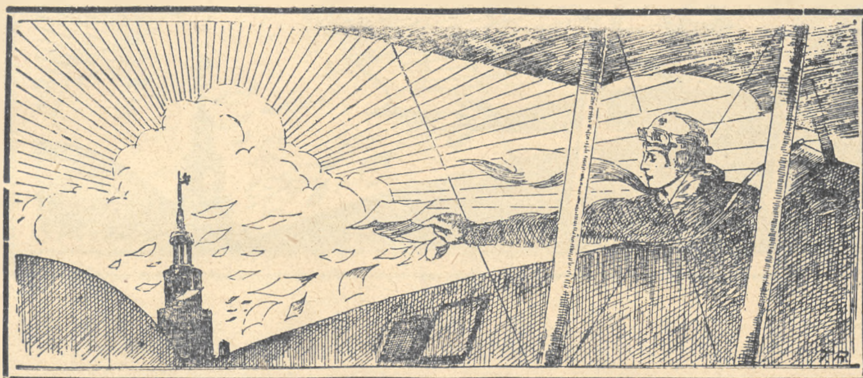
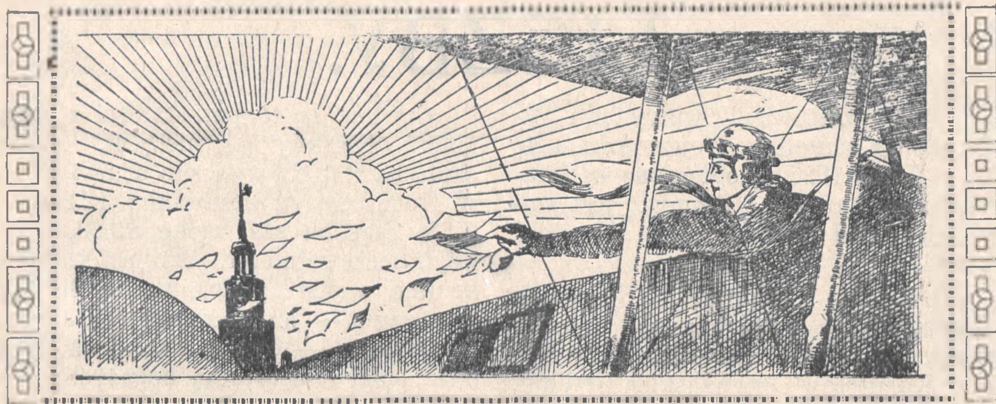
Rok IV Poznań, III. kwartał 1928 r. Nr. 31



WIADOMOŚCI L. O. P. P.

Urzędowy Organ Kwartalny
Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P.
w Poznaniu

Redakcja i Administracja: Poznań, Komitet Wojewódzki L. O. P. P. Wały Zygmunta Starego, Dyrekcja Kolei Państwowych pokój 38, tel. 20-83. Godz. urzędowe 10—14



Przed V-tym Tygodniem Lotniczym.

Jak w latach ubiegłych, tak i w tym roku przeżywać będzie Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej swe doroczne święto.

Będzie nim „V TYDZIEŃ LOTNICZY“, organizowany na terenie całej Rzeczypospolitej Polskiej w dniach od 2 do 9 września br.

Uważamy że nawoływań do czynów było już dość.

Czynniki interesujące się prawdziwie i szczerze sprawami Ligi zdają sobie sprawę z doniosłości „Tygodnia Lotniczego“ i przeprowadzą go wedle swych sił i możliwości.

Komitet Wojewódzki apeluje na tem miejscu do Zarządów Komitetów powiatowych i równorzędnych, aby nadsyłały swe projekty i uwagi dotyczące realizacji „V Tygodnia Lotniczego“, w myśl których przeprowadzona będzie organizacja imprezy na terenie województwa poznańskiego.

Zespólmy się zatem w tym dorocznym wysiłku, który da najlepsze świadectwo żywotności instytucji i uświadomienia społeczeństwa.

LICZBY.

Ogólne zestawienie wpływów i wydatków Komitetów Wojewódzkich L. O. P. P. za 1927 r., ogłoszone w Sprawozdaniu Zarządu Głównego, jest materjałem nad którym warto się zastanowić.

Poznański Komitet Wojewódzki według swych wpływów zajął czwarte miejsce, jeżeli zaś zsumujemy wpływy obu Komitetów poznańskich (Wojewódzki i Miejski) lokata zmieni się o jedno miejsce na naszą korzyść.

Wpływy obu Komitetów za r. 1927 wynoszą 240.906 zł (Wojew.) i 69.484 (Miejski) razem: 310.390 zł.

W ogólnem zestawieniu pierwsze miejsce zajmuje Kom. Śląski (464.888 zł.), drugie — Warszawski Stołeczny (421.473 zł), trzecie — Lwowski (308.673 zł), lub też oba poznańskie, licząc wpływy razem.

Jeżeli porównamy zaludnienie 17-tu województw, jesteśmy na szóstem miejscu poza województwami: warszawskiem, łódzkiem, kieleckiem, lubelskiem, krakowskiem i lwowskiem.

Różnica liczb w tym wypadku nie jest wielka. Województwo lwowskie przewyższa nas coprawda z górą o 700 tysięcy mieszkańców, lecz polaków jest tam 56,6%, gdy u nas 82,1% (w województwie śląskiem 70,4%), kieleckie przewyższa nas prawie o 600 tysięcy, reszta o 200 tysięcej, czyli 10 i mniej procent.

Nie te jednak województwa, o większem niż nasze zaludnieniu, zajmują czołowe stanowiska w L. O. P. P. Warszawski Komitet Stołeczny z miljonem ludności miał wpływy o 111 tys. zł. czyli o 33% większe niż oba poznańskie; Komitet Śląski z 1.126.000 ludności, w którą wchodzi 30% nie polaków, przewyższa nas o 154.805 zł, czyli o 50 %.

Nasuwa się zatem pytanie, czy nie jest to jakowyś przypadek?

Czy nie są to pozostałości z roku 1926? Niestety tak nie jest. Nasze saldo na r. 1927 wynosiło 62.543,— zł, w Komitecie Warszawskim 12.295,— zł, w Śląskim zaś tylko 8.120,— zł. Czyli nasze saldo z r. 1926 jest sześciokrotnie większe. Możliwe, że Śląsk i Warszawa — miejscowości tak uprzemysłowione — czerpią swe dochody z ofiar ludzi i instytucyj bogatych?

I tutaj jednak spotyka nas rozczarowanie. W rubryce „ofiary“ widzimy: Śląsk — 39.612,— zł, Warszawa — 30.171,— zł, podczas gdy połączone nasze —aż 74.906,— zł, czyli kwota zgórą 2 razy większa.

Jak wiemy rubrykę „ofiary“ wypełniają w lwiej części nasze samorządy, które doskonale rozumieją donioskość pracy L. O. P. P., które stoją na wysokości swego zadania, gdyż myślą nie tylko o dniu dzisiejszym, lecz i o niepewnej przyszłości. Natomiast składki członkowskie Warszawy wynoszą 257.666 zł, u nas — 113.848 zł, t. j. mniej niż połowę pierwszej kwoty przy podwójnej liczbie mieszkańców. Wysiłek naszego społeczeństwa jest czterokrotnie mniejszy niż warszawskiego. I to się wydaje dziwnem, gdyż społeczeństwo warszawskie jest niejednolite tak pod względem narodowościowym jak i przekonań politycznych. Widocznie jest ono bardziej ruchliwe i **przewidujące.**

Drugim wskaźnikiem zainteresowania się społeczeństwa obroną państwa jest „Tydzień Lotniczy“.

Porównajmy liczby:

Wojew. poznańskie wraz z miastem Poznaniem — 21.073,— zł, woj. śląskie — 33.467,— zł;

miasto Warszawa	30.171,— zl
warszawska dyr. kolei	12.725,— zł
	42.896,— zł

Gdybyśmy dodali do tego Komitet Wojewódzki Warszawski cyfra wzrosłaby do 89.105 zł.

Poza Tygodniem Lotniczym na korzyść Głównego Zarządu urządza Komitet Śląski „Wojewódzki Dzień Lotniczy“, który w roku 1927 dał około 33.000,— zł czyli razem z Tygodniem Lotniczym ponad 66.000 zł.

Zaznaczyć tu należy, że Komitety poznańskie nie żałują sił i środków na poparcie akcji propagandowej. W roku 1927 poznański pułk lotniczy wykonał około 1.000 lotów propagandowych i pasażerskich. Komitet Śląski robi to własnemi siłami, gdyż lotnictwa wojskowego nie posiada, ponadto ma teren bardzo trudny pod względem lotnisk i lądowisk.

Po takich rozważaniach wydaje się zupełnie słusznym wniosek następujący: „Wysiłek nasz winien być conajmniej podwojony. Według naszych **możliwości** należy się nam **pierwsze miejsce** w szeregu 20 Komitetów Wojewódzkich, tembardziej, że jesteśmy jakby redutą z trzech stron już otoczoną przez nieprzyjaciela“.

S. A.

Rozwój lotnictwa włoskiego.

(Streszczone z artyk. podpułk. Reboul'a w „Le Temps“ r. ub.).

Manewry lotnicze, które odbyły się w okresie od 15—21 września r. ub. w okolicach Udine, jaskrawo wykazały niezwykle szybki rozwój lotnictwa włoskiego w ostatnich kilku latach.

Podczas trwania manewrów 527 płatowców wykonywało codziennie, bądź w dzień — bądź w nocy, w średniem około 1500 godz. lotu, co w przybliżeniu odpowiada 300 tys. przelecianych klm. Najbardziej skomplikowane ćwiczenia wykonane były bez poważnych wypadków. Ku końcowi ćwiczeń naliczono zaledwie 7 unieruchomionych płatowców skutkiem wypadków, natomiast tylko jedna załoga była lekko-ranna.

Powyższe rezultaty dobrze świadczą o lotnictwie włoskiem; wykazują one wysiłek, który został wykonany w ostatnim czasie.

Pod koniec wojny światowej lotnictwo włoskie liczyło około 1000 płatowców i 1300 pilotów. Ze względów oszczędnościowych zdemobilizowano znaczną część, jak również zmniejszono ilość sprzętu.

Od chwili objęcia władzy przez Mussoliniego lotnictwo stale się powiększa. Dzisiaj jest ono w pełnym rozwoju. Z końcem wiosny roku 1928 składać się ono będzie z 3000 płatowców i 3600 pilotów.

Rok ubiegły jest wybitnie znamienny w rozwoju lotnictwa włoskiego. Wszyscy zwracają szczególną uwagę na trzy fakty: ćwiczenia z bombardowania Furbasa w marcu, rewja lotnicza w Rzymie w maju i manewry we wrześniu.

Na poligonie Furbasa koło Rzymu, eskadra dwu-motorowych samolotów Caproni, których ciężar użyteczny wynosi 1000 klg., przystąpiła do ćwiczeń z ostrego bombardowania celem sprawdzenia funkcjonowania aparatów celowniczych i wydajności bomb.

Zbudowano 3 objekty dla bombardowania: pierwszy objekt wyobrażał krążownik, drugi — dwutorowy most kolejowy, wreszcie trzeci — podwójny tor kolejowy długości 200 mtr.

Pierwszy objekt miał być obrzucony bombami o wadze 300 i 500 klg, na drugi objekt przeznaczono bomby o ciężarze 100 klg, wreszcie na trzeci objekt wybrano bomby lżejsze.

Wyniki tych prób były bardzo dodatnie. Celownicze przyrządy, będące obecnie w użyciu lotnictwa włoskiego, dają możność załodze łatwego trafiania do celu.

Bomby lotnicze w zupełności wykazały swą potęgę. Na poligonowym terenie o gruncie zwięzłym bomba 800-kilowa zrobiła lej głębokości 8 mtr. o średnicy przekraczającej 30 mtr.

Znaleziono wielkie bryły ziemi w odległości 150 mtr. od miejsca trafienia.

Ostatnie bombardowania były osobiście obserwowane przez Mussoliniego.

24 maja r. ub., dla uświęcenia 12-ej rocznicy udziału Włoch w wojnie światowej, Mussolini nakazał wielką manifestację lotniczą nad Rzymem. Założenie ćwiczeń było następujące:

Colosseum było suponowane jako b. ważny objekt. Przeciwnik t. zn. czerwona strona, o przeważających siłach lotniczych, otrzymała rozkaz zniszczenia Colosseum. Bazy strony czerwonej są w odległości 300 klm. od Rzymu. Strona włoska — niebieska wyposażona w mniejszą ilość lotnictwa, lecz dysponująca dużą ilością artylerji przeciwlotniczej, miała zadanie odparcia nalotu.

Podczas całej godziny dwie mieszane brygady lotnicze, złożone każda z grupy bombardującej i grupy myśliwskiej usiłują

dosięgnąć nakazanego objektu. Po znalezieniu się w miejscu, któreby im w rzeczywistości pozwoliło rzucać bomby — załogi płatowców wyrzucają rakiety.

To pozorowane bombardowanie, które było przeprowadzone pod osobistem kierownictwem Mussoliniego, miało na celu wykazanie sprawności personelu, który tego samego wieczoru musiał powrócić do swych garnizonów — jak również sprawdzenie przydatności na wypadek wojny dla obrony przeciwlotniczej — milicji faszystowskiej, która właśnie ma zadanie zapewnić służbę obserwacyjno-meldunkową.

Manewry lotnicze, które odbyły się we wrześniu r. ub. w prostokącie Mella, Tagliamento, Pô, — granica — miały cel specjalny. Od czasu manewrów r. 1925, włoski Sztab generalny badał specjalną koncepcję organizacji dywizji lotniczej jako jednostki taktycznej. Składała się ona z dyonu wywiadowczego, dyonu niszczycielskiego dziennego, dyonu niszczycielskiego nocnego i dyonu myśliwskiego. Podczas zeszłorocznych manewrów Sztab generalny przestudjował warunki użycia tej dywizji tak w walce powietrznej, jak i w rozpoznaniu strategizmu w różnych operacjach, bambardowaniu, w działaniu w łączności z wojskami na ziemi.

Państwo może dysponować potężnem lotnictwem wojskowem tylko pod następującymi warunkami:

Armja powietrzna winna móc odrazu wystawić odpowiedniej jakości płatowce, któreby mogły rywalizować z płatowcami przypuszczalnych przeciwników. Ilość płatowców powinna być taką, aby nietylko zapewnić pełne wyekwipowanie jednostek mobilizujących się, — lecz aby mogła gwarantować wymianę sprzętu, konieczną z przyczyny walk i wypadków. Przemysł lotniczy winien być tak zorganizowany, aby mógł w najkrótszym okresie czasu wyprodukować dużą ilość płatowców, zapewniających stałe uzupełnienie jednostek linjowych do kompletu.

Organizacja terytorjum państwa winna być tak przewidziana, aby pozwalała na szybkie skoncentrowanie większej części środków powietrznych w tych wszystkich miejscach, gdzie one mogłyby być powołane dla spełnienia zadań ofenzywnych bądź defenzywnych. To wymaga dużej ilości lotnisk oraz wyposażenia w sprzęt specjalny pozwalający na szybkie przenoszenie z jednego lotniska na drugie.

Personel latający musi być utrzymywany w takim treningu, aby kilka godzin po otrzymaniu rozkazu, — był w stanie wzbić się w powietrze i rozpocząć akcję wojenną na terytorjum przeciwnika. Wymaga to wielkiego i stałego treningu. Ponadto, personel latający winien być możliwie liczny, aby mógł uzupełnić straty na początku wojny i utrzymać w komplecie stany liczebne w jednostkach, aż do czasu, gdy nowy narybek rozpoczynający swe szkolenie od chwili mobilizacji zostanie wyszkolony.

Z tych trzech kardynalnych warunków — pierwszy — (chociaż to wydaje się niezrozumiałe), — jest najłatwiejszy do wykonania dla państwa dysponującego już w czasie pokojowym rozgałęzionym przemysłem lotniczym, jak to n. prz.: Anglja, Niemcy, Francja i Włochy.

Jeśli prototypy są gotowe i przygotowaną jest organizacja seryjnego wykonania — to wszystko już zrobione. Wystarczy kilka miesięcy aby zorganizować potężną flotę powietrzną, która jest niezbędną na wypadek wojny. Nie zapominajmy, że miesięczna wydajność przemysłu lotniczego osiągnęła:

— we Francji — 2560 płatowców nowych w trzecim kwartale r. 1918;
— we Włoszech — 750 płatowców w r. 1918;
— w Stanach Zjednoczonych — 3500 płatowców nowych w ciągu miesiąca października r. 1918.

Dziś — łatwo jest o znaczne przekroczenie tych ilości. Podczas wojny, każdy płatowiec musiał być indywidualnie montowany i regulowany, skąd powstała wielka strata czasu, oraz konieczność utrzymywania znacznego personelu fachowców. Dzisiaj, sprężystość fabrykacji jest tak dalece posuniętą, szczególnie w dziale płatowców metalowych, że cały szereg egzemplarzy skonstruowanych na podstawie „typu zasadniczego“ z częściami seryjnemi — nie wymaga tak ścisłej, indywidualnej regulacji i interwencja specjalistów zmniejsza się coraz to bardziej.

Co do innych warunków, potrzebnych do całokształtu pojęcia o potężnej flocie powietrznej — są one bardziej trudne i wymagają więcej czasu, — a co więcej pewnej metody, planu. Nie mogą one być rozpoczęte wcześniej, jak dopiero po załatwieniu całego szeregu bieżących formalności, które z natury rzeczy są podczas pokoju bardzo liczne i bardzo długotrwałe.

Wytworzenie personelu latającego wymaga szczególnie długiego terminu. Środki i sposoby zastosowane dziś — dadzą rezultaty dopiero po dłuższym czasie.

Stąd więc główne wysiłki okresu pokojowego winny pójść w dwuch zasadniczych i najbardziej oddalonych kierunkach: przygotowania terenów lotniczych i szkolenia personelu latającego. W trakcie wykonywania tego programu będzie czas na studja nowych prototypów płatowców. Seryjna fabrykacja rozpocznie się nie prędzej, jak kilka miesięcy przed datą, kiedy chcemy być gotowi.

Jest to rozwiązanie typowe dla Niemiec. Między innemi to rozwiązanie jest najbardziej ekonomiczne.

Uruchomienie całości nie zmieni się w niczem: wyszkolony i utrzymany w treningu personel łatwo zastosuje się do nowych płatowców. Przeto nakłady pieniężne idące w kierunku idei wyżej podanej — są racjonalne: przecież nie idzie o to, aby utrzymywać stale flotę powietrzną na płatowcach najlepszych i najnowszych — byłoby to absurdem: typ płatowca dobry dziś — za rok wyjdzie z mody. Państwo hołdujące wybitnie defenzywnym zamiarom, t. j. które musi być stale przygotowane do przyjęcia wojny — jest w tych warunkach w niekorzystnem położeniu, albowiem nie może ze względów finansowych odnawiać nieomal corocznie swego sprzętu. Na ten luksus może sobie pozwolić tylko co pewien dłuższy czas. Natomiast państwo o zamiarach wojennych, które chce być gotowe na pewną ustaloną datę do rozpoczęcia wojny — ma duże wygody. W wypadku konfliktu, który przewiduje i wywoła — państwo takie będzie zawsze miało sprzęt lotniczy w swych jednostkach — najnowszy.

Te oto rozwiązania zmusiły Mussoliniego do zwrócenia głównej uwagi, oraz do szczególnych wysiłków w kierunku stworzenia dużych rezerw personelu latającego. Przedewszystkiem zainteresował Mussolini sprawami lotniczemi cały naród włoski, wpajając w młodzież gust do lotnictwa.

Ażeby to łatwiej poszło, nakazał Mussolini zorganizowanie szeregu meetingów lotniczych. Znaczna ilość eskadr lotniczych została rozesłana po całem terytorjum państwa włoskiego. Dążeniem Mussoliniego było, ażeby cały naród włoski widział dużą ilość płatowców w powietrzu. Jedna eskadra hydroplanów w r. ub. wykonała raid propagandowy od Ventimile do Wenecji w okresie od 15 lipca do 15 września. Raid został ukończony w Gardonie, gdzie zamieszkuje d'Annunzio. W trakcie raidu eskadra hydroplanów lądowała w 134 miejscowościach, gdzie zapoczątkowała loty z miejscowymi obywatelami. Każdy Włoch chciał być zdobywcą powietrza za śmieszną cenę 20 lirów. W trakcie konkursów o puhar Schneidera — które miały miejsce na jesieni r. ub. w Wenecji — włoskie linje kolejowe z rozkazu Mussoliniego dały 50 proc. zniżkę dla wszystkich udających się do Wenecji na konkursy. W ten sposób Mussolini umożliwił dużej ilości Włochom obserwować wspaniałe wysiłki lotnicze.

Propaganda rozwoju lotnictwa kwitnie we Włoszech w całej pełni: aby mogła dać maksymalne rezultaty — scentralizowano ją, na wzór Niemiec, w instytucji Aeroklubu. W celu zainteresowania możliwie szerszych mas, Aeroklub rozmnożył swe organy, stwarzając nawet kobiece sekcje włoskiej ligi powietrznej. Aeroklub dysponuje znacznemi sumami, które przyznał mu rząd włoski, a to: na zapoczątkowanie 400.000 lirów, ponadto rok rocznie 500.000 lirów.

Propagandę skierowano przedewszystkiem ku młodzieży, t. j. do szkół. Młodzi ludzie pod kierownictwem swych profesorów zwiedzają lotniska. Mniej więcej podobnie się rzecz ma i w Niemczech. Na lotniskach udzielają im objaśnień o sprzęcie i o zadaniach lotnictwa. Szybko zorganizowane odczyty wyjaśniają dlaczego Włosi muszą mieć potężną armję powietrzną. Ministerstwo oświaty publ. wyznaczyło nagrodę pieniężną w wysokości 8.300 lirów dla studentów uniwersytetu za najlepszą pracę z dziedziny lotnictwa. Ponadto ustalono nagrody dla młodzieży za najlepsze modele. Państwowy instytut ubezpieczeń na życie nie robi żadnych ograniczeń przy asekuracji personelu latającego — przeciwnie nawet zarządza cały szereg ułatwień. Wszystkie wysiłki rządu zmierzają ku temu, aby umożliwić szerokim masom młodzieży otrzymanie dyplomu pilota. W tym celu zorganizowano 15 szkół pilotów, do których przyjmują młodych ludzi po złożeniu egzaminu, przyczem wymagane są minimalne znajomości ogólne i techniczne, natomiast największa uwaga zwrócona jest na ustrój psychiczny. Czasokres szkolenia wynosi około roku. Podczas szkolenia uczniowie są żywieni i zakwaterowani na koszt państwa. W razie nieszczęśliwego wypadku — otrzymują zaopatrzenie inwalidzkie.

Te środki dały rezultaty. Włosi emocjonują się do problemu potęgi powietrznej.

Poprzednio omówiliśmy z jakich względów Mussolini zwrócił szczególną uwagę na zorganizowanie rezerw personelu latającego: wskazaliśmy, że przy pomocy pewnych środków udało się Mussoliniemu spopularyzować ideje lotnictwa wśród szerokich mas i zapewnić duży napływ kandydatów na pilotów. Obecnie rozważymy dalsze sposoby, których użył Mussolini i które w konsekwencji stwarzają ogromną ilość wojskowego personelu latającego, gotowego w każdej chwili do użycia. Mussolini w tym wypadku postawił słuszną zasadę, że mobilizacja lotnictwa musi poprzedzać mobilizację innych broni.

Przedewszystkiem ustanowił on pewne przywileje dla lotników zawodowych. Jest to najprostsze i najsłuszniejsze. Awans lotników jest szybszy. Lotnicy, którzy ulegli katastrofom, mają byt zapewniony. Każdy lotnik inwalida poza normalną emeryturą otrzymuje jednorazowo dodatek specjalny w wysokości $^{1}/_{12}$ całości dodatku za każdy rok służby w lotnictwie.

Dla orjentacji podaję, że ogólna suma dodatku specjalnego wynosi dla:

generała brygady	—	40.000	lirów
pułkownika	—	35.000	„
podpułkownika	—	32.000	„
majora	—	29.000	„
kapitana	—	26.000	„
porucznika	—	23.000	„
podporucznika	—	21.000	„
sierż. sztab.	—	19.000	„
sierżanta	—	18.000	„
plutonowego	—	17.000	„

i t. d. aż do szeregowca.

W ten sposób podpułkownik inwalida lotniczy, po 14 latach służby w lotnictwie otrzymuje poza normalną emeryturą jednorazowy dodatek 69.333 lirów, co mu pozwala na przystąpienie do interesu prywatnego.

Sieroty po poległych lotnikach otoczone są specjalną czułą opieką aż do ukończenia studjów.

Poza zaspokojeniem materjalnem, tak lotnika jak i jego rodziny, ze służbą w lotnictwie związane są jeszcze inne beneficja. Mussolini ustanowił specjalne odznaczenie dla lotników nadawane po 10—15 i 25-ciu latach służby: bronzowe, srebrne i złote. Jest to order noszony na wstążce błękitnej z orłem.

Wszystkie te środki zapewniają lotnictwu napływ potrzebnej ilości pilotów i obserwatorów. Ponadto zwrócono we Włoszech specjalną uwagę na trening pilotów rez., którym przyznano daleko idące ulgi przy odbywaniu lotów ćwiczebnych, oraz bardzo wysokie wynagrodzenie pieniężne. W ten sposób w r. 1927 wszyscy piloci rez. przeszli przeszkolenie i po powrocie do swych warsztatów pracy założyli fachowe związki pilotów, gdzie stale uzupełniają swą wiedzę teoretycznie.

Takie były bardzo szybkie rezultaty energicznych i słusznych zarządzeń Mussoliniego. Doprowadził on lotnictwo włoskie do takiego stanu, że gotowe jest każdej chwili wzbić się w przestworza.

M. Romeyko.

4.300 kilometrów.

To, co zamierzam opowiedzieć, miało miejsce kilka lat temu, na parę dni przed wybuchem wojny między Japonją a Stanami Zjednoczonemi Ameryki Północnej.

Około godziny czwartej po południu przed biuro dyrekcji linji lotniczej Nowy York — San-Francisko zajechał wojskowy automobil. Wysiadł zeń jakiś generał w towarzystwie adjutanta, niosącego pod pachą wypchaną papierami tekę. Zażądali natychmiastowej rozmowy z dyrektorem portu San-Francisko. Wprowadzono ich do gabinetu, urządzonego z pełnym prostoty komfortem. Generał, upewniwszy się, że nikt postronny nie może być świadkiem rozmowy, przystąpił odrazu do rzeczy.

— Jak długo trwa przelot stąd do Nowego Yorku? — zapytał.

— Dokładnie 23 i pół godziny, jeżeli chodzi o podróże pośpieszne, licząc w to siedem lądowań, na które przypada trzy i pół godziny — odpowiedział dyrektor.

— A więc jeżeli za godziną wyleci stąd samolot, to będzie w Jersey jutro o pół do piątej po południu?

— Tak jest. Ale panowie spóźnili się: „Lux" pasażerski odleciał o trzeciej trzydzieści. Pozostaje zwykły samolot pocztowy, który startuje o siódmej i będzie w Jersey City o dwunastej w nocy dnia następnego.

— Musi nam pan dać w takim razie specjalną maszynę i dobrego pilota, który mógłby odlecieć natychmiast. Sprawa jest niesłychanie pilna: chodzi ni mniej ni więcej, tylko o dostarczenie na jutro do Sztabu Generalnego New-Yorku planów mobilizacji obrony zachodniego wybrzeża. To o czem mówię, zechce pan naturalnie zachować przy sobie. Jest to tajemnica państwowa. Wszelkie koszty związane z wysłaniem specjalnego płatowca pokryje oczywiście Ministerstwo Wojny.

Dyrektor myślał chwilę.

— Panie dyrektorze — niema czasu do stracenia — naglił generał. — Każda chwila jest droga. Niech pan natychmiast wyznaczy pilota, który uda się w podróż z kapitanem Collinsem.

— Chwilę cierpliwości generale. Myślę tylko czy mój pilot odlatując o tej porze, zastanie w Reno, względnie w Eko lub Salt-Lake City kogoś, kto go będzie mógł zmienić. I czy się akurat w tym czasie znajdzie po drodze na naszych lotniskach inna maszyna na wypadek jakiejś wady silnika lub uszkodzenia płatowca, którym pan kapitan poleci.

— Niech pan nada odpowiednią depeszę. Właśnie dlatego zwracam się z tą sprawą do prywatnej linji, nie biorąc pod uwagę lotnictwa wojskowego, które jest w przededniu mobilizacji i którego piloci są mniej obeznani z drogą, zwłaszcza w nocy. Przypuszczam, że organizacja tego przelotu na linji będzie o wiele łatwiejsza, niż gdybym ją powierzył nieprzygotowanym na taką ewentualność jednostkom lotniczym wojskowym. Dlatego przyszedłem do pana

— Tak tak — oczywiście. W tej chwili wezwę pilota.

Zadzwonił. Wszedł boy.

— Proszę tu zaraz sprowadzić pana Davisa. Jest zapewne w kasynie lub w swoim pokoju w domu pilotów.

— Davis przed godziną przyleciał z Reno — zwrócił się do generała. — Jest to jednak nie wielka odległość: wszystkiego trzysta kilometrów; nie będzie więc zmęczony, a jako jednemu z najlepszych pilotów linji, śmiało mogę mu powierzyć przelot na pierwszym najtrudniejszym etapie i nad „Garbem".

— Cóż to jest Garb?

— Tak nazywają piloci Sierra Newadę, gdzie trzeba lecieć powyżej 4.000 metrów.

— Przepraszam pana; — wmieszał się do rozmowy Collins — powiedział pan przed chwilą, że Davis przebywszy tę właśnie drogę, nie jest zmęczony. Teraz mówi pan, że będzie to jedna z najtrudniejszych jej części.

— Zaraz to panom wyjaśnię: Davis, jak mówiłem, przyleciał przed godziną, lecąc ze wschodu na zachód. O tej porze powietrze nad garbem jest najspokojniejsze. Natomiast między piątą a siódmą zaczynają się awantury. Będzie pan to mógł sprawdzić osobiście. Rzucanie wskutek wirów i próżni atmosferycznych dochodzi tam do pięćdziesięciu, a nawet stu metrów wzwyż i w dół, przyczem maszyna chwieje się niemal bez przerwy, jakby lada chwila miała runąć w przepaść. To też normalnie o tej porze niema przelotów nad Garbem. Ale pomijając już przykrości o których mówię, mam inne powody skłaniające mnie do wyboru najlepszego naszego pilota na pierwszy etap: nie mogę stanowczo przewidzieć w którym z portów linji zastąpi ktoś Davisa. Być może — uda się panom dogonić Lux. Prawdopodobnie w Reno lub w Elko będzie jakiś pilot, który poleci z panem kapitanem dalej. Ale może się zdarzyć, że nastąpi to dopiero w Salt Lake City lub w Chyenne, gdzie są stałe dyżury nocne. A do Chyenne jest 1.800 kilometrów trudnej drogi, którą trzeba częściowo przebyć w czasie nocy. Licząc się z najgorszemi okolicznościami, muszę przeciwstawić im najlepszego pilota, który wytrzyma te dziesięć godzin lotu i nie zbłądzi mimo zmęczenia.

Czekali jeszcze dłuższą chwilę, rozmawiając o działalności linji. Wreszcie rozległo się pukanie do drzwi i wszedł Davis. Dyrektor przedstawił go oficerom i wyjaśnił mu, o co chodzi. Postanowiono nadać depeszę do Salt Lake City, wstrzymującą podróż Luxa na godzinę.

— Niech pan będzie spokojny, panie dyrektorze. — powiedział pilot. — Jeżeli nie będzie można inaczej, dolecę choćby do Omahu.

Generał przyglądał mu się z pod oka. Tak, ten człowiek budził zaufanie. Świetnie zbudowany, opalony na bronz wiatrem i słońcem, z otwartem czołem i pewnem spojrzeniem wesołych, jasno-niebieskich oczu. W klapie jego marynarki generał zauważył wstążeczki krzyżów wojskowych: „Military Cross" i jakaś nieznana mu ciemno-błękitna z dwoma czarnymi pasami.

— Co to za order? — spytał.

— Virtuti Militari. Byłem w czasie wojny polsko-bolszewickiej pilotem VII eskadry.

— Czy pan jest polakiem?

— Ojciec mój jest amerykaninem, matka — polka.

— All right — mruknął generał.

Poszli wszyscy czterej na lotnisko. Dyrektor wydał dyspozycje werkmistrzowi startu. Mechanicy wyciągali samolot z ciemnego wnętrza hangaru. Majestatycznie wytoczył się na pole biały dwupłatowiec. Obsiedli go ze wszystkich stron i zaczęli dłubać przy silniku. Śpieszyli się: wmig nalali gorącej wody do chłodnicy, uzupełnili zapasy benzyny i oliwy. Davis przynaglał ich jeszcze.

— Śpieszcie się, greasemonkeys*): muszę dogonić Lux. Włóżcie mi tam zapasowe świece i narzędzia.

— Gotowe! — odpowiedzieli śmiejąc się.

Werkmistrz siadł na miejscu pilota.

— Na bok!

Starter mamrotał z wysiłkiem. Śmigło obróciło się raz... drugi... Szarpnęło! Wydechowe rury plunęły czarnym dymem. Silnik warknął gniewnie i zaszeplenił równo dalej. Werkmistrz ogrzewał go powoli. Przesunął manetki. Płatowiec podał się wprzód i zatrzymany podstawkami drżał nerwowo. Pełny gaz: warkot wzmógł się i osiągnął najwyższe natężenie. Po naciągniętem płótnie skrzydeł przebiegały dreszcze.

— Dosyć, dosyć — Davis machał ręką.

Siedli.

— Szczęśliwej drogi — powiedział generał.

— Obeszłoby się bez tych życzeń — mruknął przesądny pilot.

Ruszyli do startu. Lekka dwumiejscowa maszyna uniosła się po kilkunastu metrach biegu w powietrze. Dął zachodni wiatr, przeganiając obłoki. Było zimno, ale Collins otulony w futra nie czuł tego. Tylko twarz siekł mu ped mroźnego powietrza. Mimo to patrzył wdół, wychylony z gondoli. Wznosili się wyżej i wyżej. Zimno stawało się coraz dotkliwsze. Na wysokości 1.500 metrów przekroczyli już granicę chmur.

Lecieli już teraz prosto w kierunku sinego pasma Sierra Newady które rosło przed nimi na horyzoncie. Im bliżej, tem góry stawały się wyższe. Collins rozróżniał pojedyncze szczyty, pokryte śniegiem. Obejrzał się za siebie. Granatowy pas morza sięgał w nieskończość robiąc wrażenie wysokiej ciemnej ściany. Wszystko tu wyglądało inaczej, jak na ziemi: morze poprostu stanęło dęba i oto lada chwila zaleje ziemię.

---

*) greasemonkeys — zatłuszczone małpy. Żartobliwa nazwa, nadawana mechanikom przez pilotów w Stanach Zjednoczonych.

Chmury przed nimi tworzyły równinę pełną dziur i kłębiastych wzniesień, falującą lekko i co chwila zmieniającą odcień: od złoto-żółtego do różowego. Z krańca tej równiny wyrastały góry; groźne, zębate, ośnieżone szczyty i fjoletowe pasma, ukryte w cieniu. W dole wolno przesuwały się lasy, pola szare, miejscami ośnieżone, rozrzucone tu i owdzie osady, fermy, miasteczka; maleńkie z domkami jak dziecinne zabawki. Potem Collins nie mógł już odróżnić krajobrazu pod sobą: wszystko zlało się w szarą jednostajną płachtę.

Osiągnęli 4.000 mtr. Pomimo futer zaczął odczuwać zimno. Włączył kontakt swego ogrzewacza. Nie wiele to pomogło. Minęli tymczasem Sacramento i lecieli nad górami wzdłuż linji kolejowej, która wiła się jak wąż po zboczach. Grzbiety rosły pod nimi i opadały, jakby wysilając się, aby ich dosięgnąć...

Zaczęło się rzucanie: zrazu skrzydła balansowały łagodnie, co nawet stanowiło przyjemne urozmaicenie dla Collinsa.

— Nie takie to groźne — pomyślał.

Pilot odwrócił się.

— Niech się pan przypnie pasem.

Kapitan skinął głową z lekceważącym uśmiechem. Na wszelki wypadek zapiął jednak pasy. Już po chwili winszował sobie tej przezorności. Maszyna zupełnie nieoczekiwanie wychyliła się wlewo i, pchnięta prądem wstępującym, skoczyła z 15 metrów w górę, poczem równie nagle, trafiając w próżnię, opadła wdół. Collins poczuł, że traci oparcie i wisi przez chwilę w powietrzu. Pasy trzymały go jednak mocno i pociągnęły za maszyną. Usiadł dosyć gwałtownie, uderzając łokciem o brzeg gondoli. Zrobiło mu się gorąco. W napięciu nerwów oczekiwał nowego rzutu. Tym razem płatowiec zakołysał się raptownie w obie strony, opadł wdół i nagle porwany wirem skręcił o 45 stopni wlewo. W sekundę później rzuciło ich znów ze 30 metrów wgórę. Znowu kilkanaście sekund spokoju, a potem uderzenia znienacka w ogon, skrzydła — nagłe, gwałtowne, zdradzieckie... Za każdym rzutem maszyny Collins instynktownie chwytał się brzegów gondoli. Zdawało mu się, że lada chwila runą w kłębowisko chmur przewalających się teraz pod nimi gęstą masą. I za każdym razem Davis nieomylnie parował ciosy prądów i wirów, wyprowadzał płatowiec z dziur i szkarpów powietrznych. Maszyna ślizgała się na skrzydło, trawersowała, tańczyła w powietrzu, ale posuwała się naprzód ku wytkniętemu celowi. Po upływie 40 minut Collins czuł, że ma tego zupełnie dosyć: że jeszcze kilka takich rzutów, a dostanie torsji. Schował się cały w kabinie i jęczał. A samolot to podrywał się wściekłym skokiem wzwyż, to opadał płasko, to znów chybotał się jak szalony.

Collins cierpiał. Cierpiał fizycznie. Było mu już zupełnie obojętne, czy zwali się za chwilę wraz z płatowcem na ziemię między ostre groty skał, czy nie. Byle to już był koniec. Podrzucany i przyciskany naprzemian do podłogi gondoli, obijany o jej boki, rzucany jak piłka na wszystkie strony, zaledwie zdawał sobie sprawę, co się z nim dzieje. Minuty wlokły się w nieskończoność. Piekielny taniec nie ustawał.

— Nie mógłbym zostać pilotem — pomyślał w pewnej chwili, czując szalony zawrót głowy. Był bliski omdlenia.

Nagle wszystko się skończyło. Płynęli równo w gasnących promieniach słońca. Kapitan odważył się wystawić głowę.

— Reno! — krzyknął Davis. — Nie będziemy tu lądować: benzyny starczy do Elko. W ten sposób zyskamy pół godziny i może złapiemy tam Lux.

Collins skinął głową na znak zgody.

Lecieli teraz niżej, mijając poprzeczne pasma niewysokich gór. Zapadł zmrok, jednak kapitan dostrzegł jeszcze na prawo jezioro Humboldt, otoczone od zachodu lasem i niemal całe zamarznięte. (Zima była w tym roku wyjątkowo ostra). Potem ziemia zaczęła szarzeć, ciemnieć, horyzont zacierał się, aż w końcu Collins przestał się orjentować, gdzie się znajdują.

Daleko przed nimi błyszczało nikłe światełko.

— To latarnia sygnałowa — objaśnił pilot. — Będzie jeszcze jedna przed Elko.

Przekręcił kontakt instalacji nocnej. W gondoli błysnęły blado-niebieskie żarówki. Na skrzydłach i na pionowym stateczniku ogona zapłonęły sygnały: czerwony, zielony i biały. W gęstym mroku lecieli dalej.

— Jak on poznaje drogę? — myślał Collins z podziwem.

Latarnia znikła za nimi. Następnej nie było jeszcze widać. Ociepliło się trochę. Zato z ziemi podnosić się zaczęła mgła. Davis kłął głośno, ale prowadził płatowiec z całą pewnością siebie, kierując się nieomylnie na wschód, według prowizorycznie obliczonego kursu. Od czasu do czasu spoglądał na busolę, a potem na swego towarzysza. Uśmiechał się. — Wszystko dobrze — mówił jego uśmiech.

Wreszcie zobaczyli zamglone światło drugiej latarni. Collins denerwował się mimo to. Od trzech godzin byli w powietrzu...

— Kiedy będziemy w Elko? — spytał.

— Za dwadzieścia minut.

— Czy dyrektor depeszował tam, aby Lux zaczekał na nas?

— Wątpię. Przypuszczał, że wyląduję w Reno, aby mnie kto zastąpił, a więc liczy na to, że nie można dogonić Luxa przed Salt Lake City. Tam pewnie dostali już depeszę. Ale ja myślę, że złapiemy Lux w Elko.

— A jeżeli nie?

— To polecimy dalej. W Elko nie będzie pewnie żadnego pilota: musieli się zmienić w Reno i ten będzie prowadzić maszynę do Salt Lake City. W każdym razie z Salt Lake City poleci pan już z kimś innym.

— Wolałbym z panem — odrzekł kapitan, który po locie nad Sierra Newadą nabrał do Davisa szczególnego zaufania.

— Ba! Czy pan myśli, że to nie męczy? — Jeżeli będę musiał lecieć do Salt Lake City, zrobię dziś 1.400 kilometrów.

— Oczywiście rozumiem to. Sam już czuję się wyczerpanym.

Zamilkli. Trudno było rozmawiać; zresztą uwagę pilota pochłaniała droga. Na lewo błysnęły mdłe światełka.

— Carolina — powiedział Davis.

Minęło jeszcze kilka minut. Teraz światła zabłysły nawprost. To było Elko. Collins szukał wzrokiem lotniska. Poznał je po reflektorach, kładących pasy białego światła na ziemię i po latarni sygnałowej, podobnej do dwuch spotkanych w drodze. Odetchnął. Zniżali się łagodną spiralą. Mimo jej łagodności kapitan czuł lekki zawrót głowy. Nagle Davis zaklął głośno.

— Co się stało?

— Lux startuje! Patrz pan tam. Ależ nie, tam na prawo!

— Nic nie widzę.

— Przelatują obok latarni. Widzi pan światła sygnałowe na skrzydłach? — Żeby cię wszyscy djabli — mruczał.

Wylądowali.

— Czemu pan nie poleciał za nim?

— Nie starczyłoby nam benzyny nawet do najbliższego lotniska. — Ha, trudno: trzeba napełnić zbiorniki — złapiemy ich w Salt Lake City — mówił, kołując do hangaru.

— Hej, greassemonkeys! Benzyna, oliwa! Piorunem! — wołał do nadchodzących mechaników. Za dziesięć minut chcę być w powietrzu.

— Tu są papiery przelotowe — zwrócił się do kierownika ruchu. Nie ma tam jakiego pilota u was, któryby poleciał za mnie dalej?

Pilota nie było. Davis rozprostowywał wobec tego kości i pił gorącą kawę razem ze swym pasażerem w bufecie portu. Zapalili fajki, chodząc tam i z powrotem po zadymionej sali.

Wszedł werkmistrz.

— Maszyna będzie gotowa dopiero za pół godziny. Trzeba zmienić kilkanaście świec i dwa kable, które się rozizolowały — powiedział.

— Do djabła z kablami. Niema na to czasu: silnik pracował dobrze; do Salt Lake dociągniemy i tak. Muszę złapać Lux, rozumiecie? — Róbcie próbę i lecimy.

— Jak pan chce. Istotnie do Salt Lake silnik powinien wytrzymać.

— No więc!

Krok był ryzykowny: większa część drogi z Elko do Salt Lake wiedzie nad pustynią słonych jezior, bez słodkiej wody, bez życia. Kierunek wskazują rzadkie latarnie sygnałowe. Pozatem trzeba się zdać na busolę i instynkt pilota.

Ten cudowny ptasi instynkt: Collins miał raz jeszcze sposobność podziwiać go dzisiaj. Lecieli tuż pod chmurami, które nad wielkiem płaskowzgórzem słonych jezior włóczyły się nisko, na 400—500 metrów zaledwie. Wskutek tak małej wysokości, latarnie sygnałowe nie były zdala widoczne i mijały długie kwadranse, w czasie których nie widzieli nic co mogłoby wskazać im kierunek drogi. Kilkakrotnie kapitan był pewien, że zabłądzili. Ale zawsze wkońcu błyskało daleko przed nimi zbawcze światełko. Samolot parł naprzód w ciemność i z każdą chwilą zbliżał się do celu.

Upłynęła godzina. Znajdowali się teraz według obliczeń Collinsa nad samym środkiem północno - wschodniej części pustyni, o 100 kilometrów od najbliższej osady. Wtem słuch kapitana przywykły do równej pracy silnika, rozróżniać zaczął jakieś nieprawidłowości, jakieś mocniejsze to znów słabsze tempo. Warkot przerywały nagłe zachłyśnięcia, jakby czkawka, a po całej maszynie przebiegały drgania. Coś się tam psuło. Niepokój buchnął na niego falą gorącej krwi. Siedział nieruchomo, ze wzrokiem utkwionym w ciemną sylwetkę pilota. Davis pochylił się, ujął korbę rozrusznika i pokręcił nią energicznie. Dał pełen gaz. Silnik zakaszlał, strzelił raz, drugi, i pracował jakiś czas równiej. Ale już po chwili zaczęło się od początku: czkawka 500-konnego potwora przechodziła od czasu do czasu w spazm, wstrząsający maszyną, od którego serce Collinsa tłukło się w piersi obuchem.

Lecieli jeszcze pół godziny, tracąc z każdą minutą obroty śmigła. Davis poświęcając silnik, postanowił za wszelką cenę nie tracić szybkości. Na pełnym gazie obroty wzrosły, ale w motorze działy się jakieś okropności: z rur wydechowych co chwila strzelały kłęby dymu i buchał płomień przy akompanjamencie wybuchów, głuchych bulgotów, huków i niesamowitych naszczekiwań. Wiązania kadłuba drżały bez przerwy; całą maszyną wstrząsał śmiertelny dreszcz. Nagle pilot wydał okrzyk radości. Daleko przed nimi, utopione w mroku balansowały trzy światełka: zielone, białe i czerwone. Niewątpliwie był to Lux, Lux który doganiali, pomimo strzelającego motoru.

Do Salt Lake City pozostało nie wiele więcej ponad 50 kilometrów. Ale maszyna dobywała ostatka sił. Na lewo Collins zauważył ciemniejszą plamę na ziemi. Musiało to być jezioro. Rozlewało się na północ jak okiem sięgnąć, czarne, tajemnicze Salt Lake. Tuż przed nimi zabłysły światełka Tooele,

ukrytego dotąd w dolinie między wzgórzami. W tej chwili silnik warknął po raz ostatni i stanął. Zapanowała nagła cisza, dzwoniąca w uszach po pięciogodzinnym szumie motoru i wichru.

Teraz wypadki potoczyły się z nieopisaną szybkością: zanim Collins miał czas ochłonąć z wrażenia, pilot położył maszynę do ostrego wirażu, wykręcił pod wiatr i zaczął lądować niemal naoślep. Słabe światła reflektorów ukazały wkrótce dwa pasy uciekającej wtył ziemi. Jakieś wzgórza, płoty, zarośla — jakieś drzewa, kanały, nasypy — wszystko to migało pod nimi. Nagle odczuli silny wstrząs: podwozie zawadziło o coś. Płatowiec wyskoczył wgórę i runął na łeb z trzaskiem.

Collins poczuł dotkliwy ból w nodze. Potem usłyszał głos Davisa, który klął na czem świat stoi, wygrzebując się z pomiędzy połamanych szczątków.

— Allo kapitanie, co u pana słychać?

Odpowiedział mu jęk.

— O, o, o źle — mruknął.

Collinsa chwyciły silne ramiona. Odzyskał przytomność, którą na chwilę był stracił.

— Teka! Gdzie jest teka z papierami?!

— Jest, jest. Nie martw się pan. Co się panu stało?

— Zdaje mi się, że złamałem nogę... O do djabła! — Wyrwał mu się okrzyk bólu.

— Niedobrze. Zostawię tu pana na chwilę i pójdę sprowadzić pomoc.

— Jak daleko jesteśmy od Salt Lake City?

— Ze trzydzieści kilometrów. To jest Tooele.

— Nie będę mógł lecieć... Niech pan weźmie tekę — mówił z wysiłkiem. Przyśle mi pan pomoc, a sam uda się pan dalej. Papiery te są niesłychanie ważne i muszą — rozumie pan — muszą być dostarczone jutro ministerstwu wojny. Niech mi pan da słowo, że pan to zrobi — prosił. — W Salt Lake City Lux będzie czekać na nas, czy tak? — A więc może pan tu wziąć konia i za półtorej godziny być na miejscu. Poleci pan jako pasażer i zgłosi się pan jutro u ministra. Ale prędko, śpiesz się pan. Oto tysiąc dolarów na nieprzewidziane wydatki. — Prędzej, prędzej, niechże mnie pan zostawi!

Tak, trzeba się było spieszyć. Davis rozumiał to doskonale. Ułożywszy możliwie najwygodniej kapitana, pędem pobiegł w kierunku miasteczka.

— Lux wyląduje w Salt Lake City za 10 minut — myślał. Pilot, który stamtąd będzie prowadzić maszynę, otrzymał depeszę z San-Francisko, na podstawie której powinien by czekać przynajmniej półtorej godziny, licząc się z tem, że wylecieliśmy w godzinę po odlocie Luxa. Jeżeli uda mi się zaraz dostać dobrego konia lub auto, to powinienem zdążyć na czas. Trzeba będzie porozumieć się na wszelki wypadek telefonicznie z lotniskiem. Tylko czy w tej dziurze jest telefon?

Telefonu nie było. Zato kwestja pomocy dla rannego Collinsa poszła łatwo. Znalazł się nawet lekarz, który natychmiast pojechał we wskazanym przez Davisa kierunku, aby się zająć rannym. Pozostała sprawa środka lokomocji do Salt Lake City.

Davis miał szczęście. W zajeździe zastał handlarza koni, który wprawdzie wybierał się dopiero nazajutrz w drogę, ale za odpowiednią opłatą zgodził się jechać natychmiast i przeprowadzić go krótszą drogą przez góry. Kiedy mijali ostatnie zabudowania Tooele była godzina dziesiąta. Pędzili co tchu w koniach i zwolnili dopiero, gdy droga zaczęła wić się pod górę. Na lewo ukazywało się i nikło Słone Jezioro. Zaczął mżyć drobny deszczyk. Jechali w milczeniu jeden za drugim wąską, ledwie widoczną ścieżyną między osypiskami głazów. usuwających się z pod końskich kopyt. Davisa ogarniała senność. Wreszcie dotarli do wygodnego wąwozu, którym mogli posuwać się prędzej. I znów gnali ile sił. Davis pytał co chwila, czy jeszcze daleko.

— Już blisko — odpowiadał niezmiennie przewodnik.

Minęła jednak dobra godzina, zanim wydostali się na płaszczyznę po drugiej stronie gór. Zdaleka widać było łunę miasta Mormonów.

Davis przynaglał konia do coraz szybszego biegu. Minęło jeszcze pół godziny. Wreszcie dopadli pierwszych domów. Pędem przemknęli przez ulice wcześnie uśpione. Skręcili na szosę do lotniska. Nagle Davis wstrzymał konia. Widać było żelazno-betonowe bloki hangarów, jasno oświetlone lampami łukowemi. Na ziemi leżały, daleko wybiegając poza lotnisko, pasy białego światła reflektorów. Usłyszał szum motoru. Nad dachami hangarów ukazały się w tej chwili kolorowe punkty: zielony, biały i czerwony. Lux startował w czarną noc... Davis zgrzytnął zębami. Ręce mu opadły. Cały wysiłek poszedł na marne. Nie pozostawało nic innego, jak wziąć nową maszynę i lecieć do Cheyenne samemu. Na lotnisku musiał być wprawdzie jeszcze pilot, który przyleciał tu przed półtora godziną z Reno, ale zrobił on swoje 750 kilometrów; Davis nie chciał mu nawet proponować dalszego lotu. Do Cheyenne było w prostej linji 600 kilometrów. Lux leciał przez Rooc Springs i Rawlins, i ta droga była o 70 kilometrów dłuższa, ale o wiele łatwiejsza i bezpieczniejsza. Lecąc naprost, napotykało się wysokie pasma gór Wasath, gdzie trzeba było wznieść się do 4 i pół tysiąca metrów, przelecieć nad całem pasmem gór Uinta, potem skierować się nieco na południe i nad doliną południowej Laplaty, przebyć niebezpieczne pasmo gór La-

ramskich, wznoszących się ponad 3000 metrów... Mimo tych trudności Davis zdecydował się na krótszą drogę: nie chodzi mu tylko o wyprzedzenie Luxa, gdyż w Cheyenne zastanie z pewnością pilota, który go zastąpi przy sterze i poleci z nim dalej; ale zyska 20 minut drogiego czasu.

A w każdym razie będzie miał pewność, że jeśli już nie na innej maszynie, to na Luxie dostanie się wreszcie do New-Yorku. Ożywiony tą myślą ruszył w stronę lotniska i, rozstawszy się ze swym przewodnikiem u bramy wejściowej, poszedł do biura ruchu.

Okazało się, że Lux czekał na niego przeszło półtorej godziny i wreszcie odleciał istotnie kilka minut przed jego przybyciem. Opowiedziawszy pokrótce o swoich przygodach i celu podróży, Davis zażądał maszyny i zapytał o pilota. Jak to przewidywał, nie było nikogo prócz tego jednego, który przyleciał z Reno, a i ten już pojechał do miasta.

Zrezygnowany poszedł do hangaru obejrzeć wyznaczoną do lotu maszynę. Mechanicy już ją przygotowali. Ucieszył się widząc, że jest to jednomiejscowy pościgowiec typu wojskowego, o silniku 600 HP, dający szybkość praktyczną około 350 kilometrów na godzinę. Będzie więc w Cheyenne przed pierwszą w nocy. Tam można zmienić płatowiec na dwumiejscowy i lecieć dalej z pilotem dyżurnym. Nadał depeszę do Cheyenne z prośbą o wyznaczenie pilota i przygotowanie samolotu na pierwszą.

Umieścił tekę Collinsa w gondoli, siadł i sprawdziwszy działanie steru, busoli i światła, wystartował. Już po kilku minutach zanurzył się w chmury. Wzbijał się spiralnie, póki nie osiągnął 4.500 metrów. Dopiero po kilkunastu minutach lotu w kłębach pary zobaczył księżyc i gwiazdy. Gruba warstwa chmur leżała pod nim. Skierował maszynę na wschód. Czekało go niemal dwie godziny lotu bez możności obserwowania ziemi, bez latarń sygnałowych, między chmurami a gwiazdami. Widział cień samolotu na tej ruchomej, srebrnej w odblasku księżyca równinie, która kryła pod sobą przepaść najeżoną ostremi graniami szczytów. Całą uwagę poświęcił teraz busoli i leciał, pokonywując ogarniające go znużenie, które zawisło ciężarem u zmęczonych powiek.

Dokoła nic się nie działo. Ciągle ten sam krajobraz: nad nim księżyc i gwiazdy w dole srebrne morze kłębiących się chmur. — A co pod niemi? — Może górskie szczyty okryte śniegiem, może miasta, może farmy, lasy, uprawne pola, może pustynie? — Cóż go to obchodziło? — wystarczał obliczony dobrze kurs i czas, w którym należało znów przebić się przez 2.500 metrów pary, śniegu, czy może deszczu. Ale do tego jeszcze daleko.

Jakże wolno posuwają się wskazówki zegarka, oświetlonego mdłem, niebieskawem światłem. Jak ciążą powieki. Ból karku i krzyża staje się nieznośny. Chciałoby się rozprostować znużone bezruchem członki. Albo położyć się wygodnie i zasnąć. Ach tak — zasnąć... To siedzenie jest okropne. I to ciągłe napięcie nerwów, skupienie uwagi.

— Byle do Cheyenne — pocieszał się. — Jeszcze godzina i kwadrans. Chciało mu się palić. Ujął ster lewą ręką, ściągnął rękawicę i sięgnął po tytoń. Dłoń zziębła mu przez ten czas na kawał lodu.

Musi być piekielne zimno — mruknął.

Zaledwie uporał się z nabiciem fajki. Zapałki gasły mu jednak po drugiej.

— Niema co, trzeba zaczekać — pomyślał.

Grzał rękę, trzymając fajkę w zębach. Potem zapalał znowu. Wreszcie udało mu się. Wciągał dym w płuca, nie otwierając ust, aby nie zaziębiać krtani. Spojrzał z zadowoleniem na zegarek: operacja zajęła niemal dwadzieścia minut czasu.

— Czy jest coś bardziej monotonnego, niż lot nad chmurami? — myślał. — Boże, kiedyż się to skończy? — Co tam robi ten biedak Collins? — przypomniał sobie nagle rannego towarzysza. — Czy go aby zaraz zabrali... Ciekawym, o co wyrżnęliśmy przy lądowaniu? Lepiej było poczekać w Elko. No, trudno: stało się.

Myśl jego popłynęła gdzieindziej: zaczął sobie wyobrażać, że jest miljarderem. Był to zwykły sposób skracania czasu w locie, kiedy spokojne powietrze nie wymagało pracy sterem. — Kupiłby sobie najpierw willę na Florydzie. Nie: zbudowałby nową. Ale jaka? — I myślał jaka byłaby ta willa. Że miałaby taras, schodzący prosto w morze i że hall byłby z kolumnadą; że byłaby w nim fontanna, dokoła której kwitłyby czerwone róże. Wnętrze? — Ach, obejrzałby projekty wielu architektów, zanimby się zdecydował. No, wnętrze byłoby wspaniałe dla przyjęć i przytulne dla mieszkańców. Jak to połączyć? Myślał o parku, łaźni, basenie, garażu, przystani dla łodzi i dla hydroplanu, zagłębiał się w szczegóły, nie przestając zważać na busolę. Pozwalał sobie na marzenia, wiedząc, że czuwa jego instynkt. Niezawodny instynkt ptaka, rzuconego między niebo a ziemię, w nieskończoną przestrzeń żywiołu.

Spojrzał znów na zegarek. — Jeszcze kwadrans. Chciał dalej myśleć o urojonych miljardach, które zmieniają życie w raj na ziemi, ale nie mógł. Myśl uparcie wracała do rzeczywistości.

— Do Cheyenne, do Cheyenne, dolecieć do Cheyenne!

Powierzchnia chmur obniżyła się znacznie.

— Albo warstwa jest cieńsza: to dobrze, albo tam podemną jest śnieżyca: to źle — pomyślał.

W tej chwili dojrzał na lewo i na prawo dwa wystające z chmur szczyty.

— Evans i Antelope — pomyślał. — Jestem nad przełęczą Laramy. To się nazywa dobrze wykreślony kurs — tryumfował. — No, weźmy 35 stopni na południe i — na dół. Gdy wyjdę z chmur, powinienem mieć Cheyenne o 45 stopni na północ, a ponieważ leży ono 1.150 metrów nad poziomem morza, będzie można schodzić do 1.300 bez wielkiego ryzyka. Jak wysoko będzie plafon?*).

Zamknął gaz i zaczął się zniżać. Wkrótce znalazł się w chmurach. Jakiś lodowaty prąd powietrza rzucił go w bok i zaczął znosić na południe. Rzucało. Im niżej, tem zimno stawało się przenikliwsze.

— Źle — pomyślał. — To śnieg.

Po przebyciu 1.500 metrów wpadł istotnie w śnieżycę. Wytężył wzrok. Gdyby teraz wyszedł w złym kierunku, groziła mu śmierć. Mógł się roztrzaskać na pierwszem lepszem wzgórzu. Na szczęście wiatr znosił go na południe w dolinę South Platte River. Na 1.300 metrach dał gaz i skręcił wlewo o 45 stopni. Był 150 metrów nad ziemią, a jednak nie widział nic prócz śniegu, który wskutek szybkości samolotu pędził poziomo, rysując czarny mrok białemi nitkami płatków. Wicher musiał dąć wściekle, bo rzuty maszyny były bardzo gwałtowne. Davis szukał przed sobą świateł sygnałowych. Zobaczył je nagle, — trochę wprawo od kursu. Snop białych promieni o sile 5.000.000 świec z trudnością przebijał się przez śnieżycę, zataczając olbrzymi łuk. Nagle światło znikło; ale Davis wiedział, że ukaże się znów za 10 sekund. Zdążył tymczasem zrobić poprawkę kursu. W następnej chwili, gdy światło zalało ziemię, zobaczył lotnisko. Zamknął gaz. Na śniegu błysnęły oszczepy światła reflektorów: usłyszeli go. Lądował niemal na środku lotniska. Z trudem dokołował w głębokim śniegu przed jaśniejący światłem hangar.

Wszedł do pokoju dyżurnych pilotów. Miłe ciepło buchnęło nań od rozpalonego do czerwoności żelaznego piecyka. Za oknami huczał wiatr, bijąc śniegiem w szyby. Wejście jego zrobiło sensację.

— Jak to, więc przyleciał? Naprawde przyleciał w tę zawieję z Salt Lake City?! — Lux? — Lux siedzi w Rawlins i nie poleci dalej z powodu psiej pogody: nie można przecież ryzykować życia pasażerów. Może śnieżyca przejdzie za kilka godzin — wtedy przybędzie z pewnością. — Co, Davis chce lecieć zaraz dalej? — Istotnie dostali jego depeszę, ale przecież teraz nie można startować! Raz się udało — do razu sztuka...

Powiedział im, o co chodzi. Ma ze sobą papiery; niesłychanie ważne papiery. Muszą być jutro w New-Yorku.

Kiwali głowami. W końcu kategorycznie odmówili: dyrekcja nie ma prawa żądać, aby lecieli na pewną śmierć.

Davis wstał i wyszedł bez słowa.

Po upływie 15 minut startował już z uzupełnionym zapasem benzyny i oliwy... Trudno opisać tę drogę i opowiedzieć to, co w niej przeszedł. Te 750 kilometrów do Omaha, ponad lasami górnego biegu Laplatty i wzdłuż jej dolnego koryta, wyciągało się w nieskończoność i było trzygodzinną walką z wichurą pędzącą masy lotnego śniegu. Na lotnisku w North Platte musiał wylądować na chwilę, aby zeskrobać ze stójek, skrzydeł i śmigła grubą warstwę zbitego śniegu i lodu. Wypalił fajkę stojąc przed hangarem i poleciał dalej. Kierował się tylko busolą, naprędce obliczając kurs w zależności od siły północno-wschodniego wiatru, który spychał go ustawicznie z obranej drogi.

Wreszcie o 4-tej nad ranem, skostniały z zimna, śmiertelnie znużony, zobaczył szeroką, ciemną wstęgę Missouri i światła Omaha. Śnieżyca poszła dalej i gwiazdy błyszczały nad nim, gdy lądował w świetle zezujących reflektorów na olbrzymiem polu.

Ale i tu czekał go zawód: wylatując z Cheyenne zapomniał nadać depeszę o zmianę pilota. Dyrekcja portu była wprawdzie uprzedzona o jego przybyciu, lecz nie wiedziała nic pozatem o powodach tego szaleńczego przelotu. Pilot, który oczekiwał na Lux, uprzedzony o przerwie w podróży spowodowanej śnieżycą, miał przybyć na lotnisko dopiero o 7-ej rano. Innego pilota nie było pod ręką. I Davis zdecydował się lecieć dalej sam.

— W Chicago z całą pewnością ktoś pana zastąpi — pocieszał go dyżurny naczelnik ruchu.

Davis spojrzał na niego półprzytomnie, nic nie mówiąc.

— Telefonowałem do Des Moines i Davenport, ale nie mają tam w tej chwili nikogo z pilotów — dodał niezrażony tem urzędnik.

Mechanicy przygotowywali maszynę.

— Prześpię się kwadrans — powiedział do werkmistrza. — Jak tylko będziecie gotowi — obudźcie mnie.

Zasnął momentalnie na twardej ławce w ciepłym hangarze.

O pół do piątej zerwał się na nogi, tarmoszony przez sumiennego werkmistrza. Nie rozumiał w pierwszej chwili, czego od niego chcą. Oprzytomniał wreszcie. Z trudem trzymał się na nogach.

---

*) Plafon — odległość dolnej powierzchni chmur od ziemi.

Noc była jasna. Za półtorej godziny zacznie świtać, a za dwie i pół — Davis wypocznie w samolocie prowadzonym z Chicago przez innego pilota. Naprzód więc! Znów suną pod nim szare, jednostajne równiny, pocięte siecią rzek i torów kolejowych. Wytężywszy wzrok, można je dostrzec, pomimo ciemności panującej tam w dole. Znów warczy silnik i grają linki wiązań skrzydłowych swoje tęskne, usypiające melodje. Znów wloką się wolno minuty. Potem niebo wprost przed samolotem na dalekim horyzoncie zaczyna się rozjaśniać. Jednocześnie ziemia ciemnieje coraz więcej, przez sam kontrast z zapalającem się niebem. Oto strzelają pierwsze promienie słońca, podczas gdy tarcza jego ukryta jest za czarną linją horyzontu, zgubionego w mrokach. Promienie wolno posuwają się po niebie: gdy pierwszy z nich oświetli samolot, Davis zobaczy brzeg słońca, niewidocznego jeszcze na ziemi. A potem słońce wychyli się nagle i mroki w dole zaczną rzednąć. Zapalą się złoto czerwonym blaskiem rzeki i jeziora, zaróżowi się śnieg. Jeszcze chwila... Oto już płonie szeroka wstęga rozlanej w śniegach rzeki. Missisipi, przed sekundą czarna, — barwi się złotem i purpurą, drga tysiącem refleksów i odcieni.

— Jeszcze 250 kilometrów...

Budzi się dzień: nad Davenport, Moline i Rock-Island włóczą się leniwe dymy, gasną uliczne latarnie. Maleńkie żółte tramwaje suną wolno w głębokich, wąskich ulicach, z pod czarnych dworców kolejowych wypełzają gąsienice pociągów. Roi się ludzkie mrowisko...

Mendota: targ koński, zdaje się. Nie — spęd bydła. Tłum, otaczający plac, zadziera głowy. Patrzą na siebie: ten człowiek, pędzący gdzieś w dal pod błękitną kopułą nieba i szary tłum cowboyów, handlarzy, kupców rzezimieszków i zwykłych, porządnych ludzi. Wielu z nich zazdrości mu nieba. Davis zazdrości im ziemi.

I znowu jednostajne równiny. Jeszcze i jeszcze...

Aż wreszcie — Sandwich, Aurora. I wielkie krochmalnie, zasnute dymem...

— Jeszcze 50 kilometrów, jeszcze kilka minut.

I oto daleko, daleko — ciemno-granatowa ściana: Michigan. Coraz więcej linji kolejowych, torów, pociągów. Coraz więcej dróg, farm, ludzi.

I — Chicago!...

Davis oddycha z ulgą. Bolą go wszystkie kości. Jest zbity, zmaltretowany, ogłuszony hukiem silnika i pędem. Niemal bez przerwy 14 godzin w powietrzu! Ale co tam. Oto jest niemal u celu. Pozostałe 1200 kilometrów będzie leciał jako pasażer.

Będzie spał. Ach, spać, spać!

Laduje. Wita go kierownik ruchu zafrasowany, zmieszany.

— Tak, otrzymali depeszę z Omaha. Niestety tak się złożyło...

— Nie chce pan chyba powiedzieć, że tu, w Chicago niema pilota?...

— Nie to, nie to. Piloci są, oczywiście. Ale nie przypuszczałem, że pan na jednomiejscowej maszynie...

— Jakto, nie macie na lotnisku żadnej maszyny?

— Istotnie... Tak się złożyło: na chwilę przed otrzymaniem depeszy odleciały cztery płatowce. Trzy do Luisville, Nowego Orleanu i St. Paul, jak zwykle wiozące pocztę, a jeden z pasażerem do Milwaukee, wszystkiego 150 kilometrów. Miał zaraz wrócić, ale dotychczas go niema, ponieważ... ponieważ...

— No dobrze, a tu niema pan innej maszyny?

— Nie. Są dwie w remoncie... — Ale kto mógł przypuszczać?... Sto pięćdziesiąt kilometrów: najwyżej dwie godziny tam i zpowrotem, licząc już postój...

— Cóż się stało?

— Ach, ten idjota nie chciał tu czekać na uzupełnienie benzyny, a w Milwaukee zapomniał to zrobić i — wylądował z braku paliwa pod Racine. Właśnie dostałem telefonogram. Ma uszkodzone podwozie i skrzydło.

Davis szybko obliczał:

— Samochodem ciężarowym do Racine 100 kilometrów — 2 godziny; naprawa płatowca — półtorej godziny; przelot do Chicago — pół godziny: razem cztery godziny. — Nie, za długo — powiedział.

— Pańska maszyna wszak jest w porządku? — zapytał urzędnik.

— No i cóż z tego?

— Mogę wyznaczyć pilota, który poleci dalej zamiast pana.

Davis zawahał się. Do najbliższego lotniska w Toledo było 350 kilometrów. Godzina lotu. Ale w Toledo nie miał nadziei złapać żadnego pilota. Trzebaby lecieć do Cleveland, odległego o 500 kilometrów. A więc półtorej godziny.

— Można wytrzymać — pomyślał. — Dałem słowo Collinsowi, że załatwię to osobiście...

— Lecę do Cleveland — oświadczył. — Niech pan tymczasem zapyta telefonicznie, czy będzie tam maszyna i pilot, który mnie odstawi na lotnisko Jersey Citty. Czuję, że będzie to mój ostatni wysiłek, więc muszę mieć pewność.

Usiadł w fotelu i zasnął. Obudzono go po upływie kilku minut.

— Pilot i maszyna w Cleveland będą gotowi do lotu za godzinę z całą pewnością.

— Nareszcie, psiakrew! — zaklął po polsku.

Leciał nad jeziorem, nie oddalając się zbytnio od brzegu. Wiatr ustał prawie zupełnie i słońce zaczęło przygrzewać. Ociepliło się. Wielkie błękitne Michigan leżało pod nim, wklęsłe wskutek optycznego złudzenia, ciemniejsze trochę u brzegów, rozkołysane nocną burzą śniegową, która ujęła je w białe ramy zasp. Powietrze było tak spokojne, że mógł nawet nie trzymać steru. Korzystał z tego i zamocowawszy drążek sterowy amortyzatorem, poruszał ramionami dla pobudzenia obiegu krwi. O ósmej minut piętnaście zobaczył wybrzeża Erie, a o pół do dziewiątej przeleciał nad Toledo. Wkrótce potem, mniejwięcej na wysokości Sandusky, po raz pierwszy złapał się na gorącym uczynku drzemki. Rozumiał całe grożące mu niebezpieczeństwo i postanowił nie dać się opanować wyczerpaniu. Ale już po kilku minutach omal znów nie zasnął.

Ostatniem wrażeniem, jakie odniósł przed ponownem zapadnięciem w sen, był widok błękitnej nitki kanału, łączącego Erie z rzeką Ohio. Gdy się obudził, maszyna warcząc na pełnym gazie leciała wdół na skrzydło. Do ziemi pozostało jeszcze co najwyżej 200 metrów. Chwycił ster i stracił jeszcze dwie sekundy na siłowanie się z unieruchomionym poprzednio drążkiem, o czem zupełnie zapomniał. Udało mu się wyprowadzić płatowiec z niebezpiecznej glisady tuż nad wierzchołkami drzew lasu, w jakiejś nieznanej okolicy.

Spojrzał na zegarek: było pół do dziesiątej. Musiał minąć Cleveland... Ba, jeżeli leciał dalej w tym samym kierunku, musiał znajdować się o jakieś sto pięćdziesiąt kilometrów od tego miasta. Wzniósł się wyżej i zaczął obserwować. Zobaczył dwie osady fabryczne nad rzeką, a dalej — studnie naftowe.

— Oil-City i Franklin — pomyślał. — Ładna historia! Do Cleveland sto pięćdziesiąt pięć kilometrów.

Licznik benzyny wykazał zaledwie dziesięć litrów.

— W sam raz tyle, aby wylądować — powiedział sobie.

Wybrał miejsce tuż przy szosie, łączącej oba miasteczka. Lądował już ze stojącem śmigłem w pobliżu jakiejś fabryki. Zbiegli się ludzie. Jakieś auto zatrzymało się przy nim. Wyjaśnił czego mu było trzeba: trzysta litrów benzyny lotniczej i ze trzydzieści kilo oliwy.

Po upływie pół godziny znalazło się jedno i drugie. Był zdecydowany dolecieć do New-Yorku...

Kilkakrotnie w ciągu tego ostatniego etapu w jego zmęczonej, roztrzęsionej hukiem motoru głowie wyobraźnia stwarzała wizję stłoczonych drapaczy nieba New Yorskiego city. Kilkakrotnie jeszcze niemal tracił przytomność i tylko siłą woli kierowana jego ręka nie wypuszczała steru. Ten ostatni wysiłek wyczerpał całkowicie żelazny organizm tego człowieka. Wreszcie na dalekim horyzoncie ukazała się olbrzymia chmura dymu, unosząca się nad wielomiljonowym portem. New-York...

Przybył tam w samo południe. Był blady, zataczał się i nie mógł zrozumieć, czego od niego chcą. Kurczowo ściskał pod pachą czarną tekę. Sam naczelny dyrektor linji New York — St. Francisko pomagał mu siąść do swego prywatnego auta. Jechali przez ulice zapchane tłumem. Z okien powiewały gwiaździste flagi. Oddziały wojska maszerowały wśród entuzjastycznych okrzyków. Na murach rozlepione były plakaty, obwieszczające o mobilizacji. Wszystko to Davis widział jak przez mgłę. Dyrektor mówił coś o jego bohaterstwie, o depeszach, o odznaczeniu...

— Jakie depesze? — Bohaterstwo? — Przecież jeszcze nie było działań wojennych? — Davis nic nie rozumiał.

Auto stanęło przed wielkim, kilkudziesięciopiętrowym gmachem.

— To tu — powiedział dyrektor. — Chodźże pan: to jest ministerstwo wojny.

— Ministerstwo wojny! — Te dwa wyrazy podziałały na jego bezwład. Weszli do liftu, a potem przez jakiś korytarz do poczekalni. Na wszystkie strony biegali oficerowie i łącznicy. Wpuszczono ich natychmiast do gabinetu. Przy biurku siedział siwy generał i jakiś pan cywilny. Davis słaniał się

— Papiery dotyczące mobilizacji — powiedział słabym głosem. — Kazał mi to oddać panu ministrowi wojny kapitan Collins.

Nie mógł powiedzieć nic więcej. Osunął się na fotel. Generał i cywil pochylili się nad teką. Gorączkowo przerzucali papiery. Potem dyrektor opowiadał o locie Davisa.

— Cztery tysiące trzysta kilometrów bez wypoczynku — kończył. — Cztery tysiące trzysta kilometrów w ciągu dwudziestu godzin, nie licząc poprzednio dokonanego przelotu z Reno do St. Francisko. Dwadzieścia godzin lotu w najgorszych warunkach atmosferycznych, poprzez burze, wiry i prądy powietrzne. Poprzez śnieżyce, we dnie i w nocy sam jeden!

— Tak, dzielny człowiek — powiedział generał. — Będę o tem pamiętał; chciałbym jednak natychmiast dać mu jakąś nagrodę. Nagrodę moralną, nagrodę, która byłaby wyrazem wdzięczności jego rodzinnego kraju.

— Panie Davis.

Nie było odpowiedzi; Davis spał. Jego wybladła twarz, podcienione powieki, i zacięte usta mówiły o tem, co przeszedł. Dyrektor położył dłoń na jego ramieniu. Potrząsnął nim.

— Davis! Hej Davis! Pan minister chce panu udzielić pochwały i nagrody za brawurowy przelot...

— Nagrody?... To świetnie; chcę spać. To jest mojem najgorętszem życzeniem w tej chwili.

Zasnął ponownie.

Koniec.

J. Meissner
por.-pilot.

„Sturma"

Kadłubowy model latający.

Jest to jednopłat o płaszczyźnie położonej ponad kadłubem, podtrzymywanej trzema zastrzałami z każdej strony.

Taki układ płaszczyzny bardzo dodatnio wpływa na stateczność modelu, gdyż punkt ciężkości przypada pod linją przyłożenia siły nośnej.

Przy akuratnem i czystem wykonaniu otrzymamy bardzo ciekawy, a zarazem pouczający model.

Kadłub o długości 550 mm. ma kształt prostokątny. Największa wysokość jego wynosi 110 mm., natomiast szerokość 90 mm. Podłużnice i ostojnice kadłuba wykonano z 4 mm. trzciny pedigowej. Wyjątek stanowi ostojnica 4-ta, która składa się z 5 mm. dykty, ponieważ w niej umontowane jest nieruchome zaczepienie gumy.

W kadłubie mieści się ponadto profilowana beleczka motorowa, która przechodzi od przodu do 4-tej ostojnicy. W celu wzmocnienia beleczki a zarazem łatwiejszego montażu, oba końce wypełnia się ca 2 cm. długimi, dobrze dostosowanymi klockami.

Brzeg natarcia oraz podłużnicę płaszczyzny stanowi 5 mm. trzcina pedigowa, natomiast żeberka — drzewo topolowe o przekroju 1×7 mm. Profil płaszczyzny jest zupełnie nowoczesny i wzorowany na Fokkerze D. VII. Grubość płaszczyzny w środku równa się $^1/_7$ głębokości, która obniża się stopniowo ku końcom. Płaszczyzna jest obustronnie kryta cienkim papierem, kadłub natomiast batystem jedwabnym.

Wszelkie wewnętrzne części modelu, jak golenie podwozia oraz zastrzały, mają kształt kroplisty.

Długość gumy do zapędu jest mała, wynosi bowiem tylko 300 mm. Z tej przyczyny zastosowano multyplikator 1 : 5, co umożliwia posługiwanie się grubszymi zwojami gumy (169 mm²), by mimo małego odstępu haków otrzymać dostateczną ilość obrotów, a tem samem zadawalniających wyczynów lotniczych. By jednakże tak było, należy baczyć na czyste wykonanie multyplikatora, biorąc pod uwagę, iż każde zbędne tarcie absorbuje dużo energji.

Całkowita waga modelu wynosi 295 gr., chyżość ca 15 m sek., a osiągnięte loty na dystans — 90 mtr.

Wszelkie wymiary oraz szczegóły wynikają z rysunku, zaś wykonanie modelu jest dość łatwe. B. Grajeta.

Pływakowy model latający.

Konstruktorem tego modelu jest znany „as" niemieckiego modelarstwa lotniczego, Schalk. Model stanowi wierną kopję wodnopłatu „Hansa- und Brandenburgische Flugzeugwerke" i jest całkowicie wykonany z drzewa bambusowego.

Kadłub modelu posiada pięć ostojnic z 1 mm. dykty oraz cztery podłużnice z drzewa bambusowego o przekroju 1×2 mm. W ostojnicach mieszczą się otwory na umocowanie beleczki motorowej. Wszelkie wiązania są klejone i ponadto powleczone szelakiem. Całkowite okrycie modelu stanowi cienki papier, impregnowany lakiem emaljowym.

Płaszczyzna, której powierzchnia nośna wynosi 8,5 dm², jest całkowicie wykonana z bambusu i kryta jednostronnie, mianowicie z dołu. Układ płaszczyzny jest lekko strzałkowaty, pod kątem nachylenia 6°. Do wprowadzania gumy do kadłuba mieszczą się na jego dolnej stronie (patrz rzut poziomy rys.) dwie klapy z 0.80 dykty. Są one, tak samo jak ster kierunkowy i wysokości, ruchome i umocowane za pomocą nici.

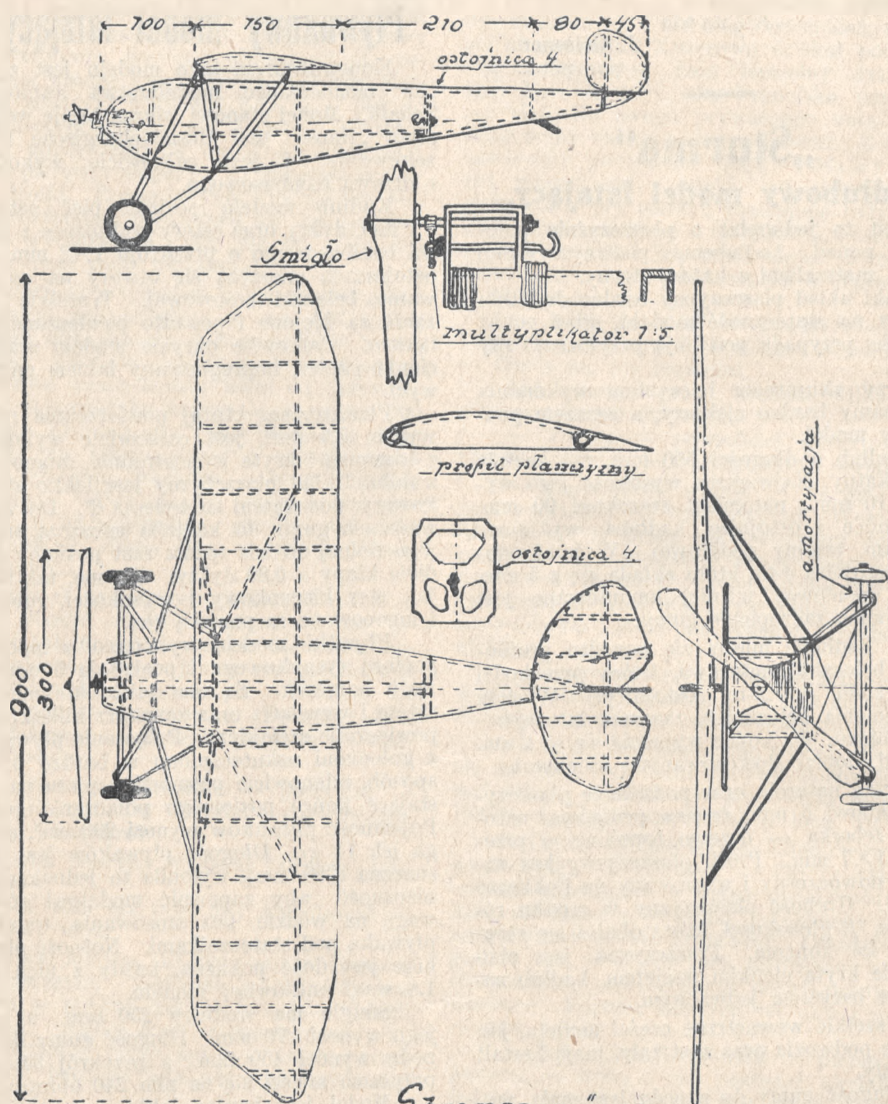
Pływaki modelu wykonano z mocnego papieru rysunkowego i posiadają 5 oddzielnych komórek. Są one także klejone certusem i wewnątrz oraz zewnątrz kilkakrotnie powleczone szelakiem. Połączenie pływaków z goleniami uskuteczniono w bardzo prosty sposób, mianowicie pasmami papieru na wystające końce poziomego połączenia goleni. Pojemność pływaków wynosi 290 cm³, a waga ich 14 gr. Długość pływaków jest dość znaczna (385 mm), wyłoniła to jednakże konieczność, aby zapewnić modelowi równowagę na wodzie bez stosowania trzeciego pływaka pod statecznikami. Nośność pływaków jest dość pokaźna, każdy z nich nosi 1.8 wagi całkowitej modelu.

Śmigło ma średnicy 250 mm., a skok jego wynosi 270 mm. Długość gumy do zapędu wynosi 450 mm., a przekrój 34 mm², przyczem mieści się na nim 240 obrotów.

Model jest bardzo lekki, a to wskutek filigranowych rozmiarów i waży kompletnie 160 gr. Temu należy przypisać jego znakomite zdolności lotnicze, rozpiętość bowiem wynosi tylko 790 mm. Przy starcie z wody osiągnięto loty na dystans 60 mtr., jak wogóle posiada doskonałą stateczność.

Powyższy model wykazuje, że modelarstwo lotnicze dozwala na zaznajamianie się z poszczególnemi odmianami lotnictwa wogóle.

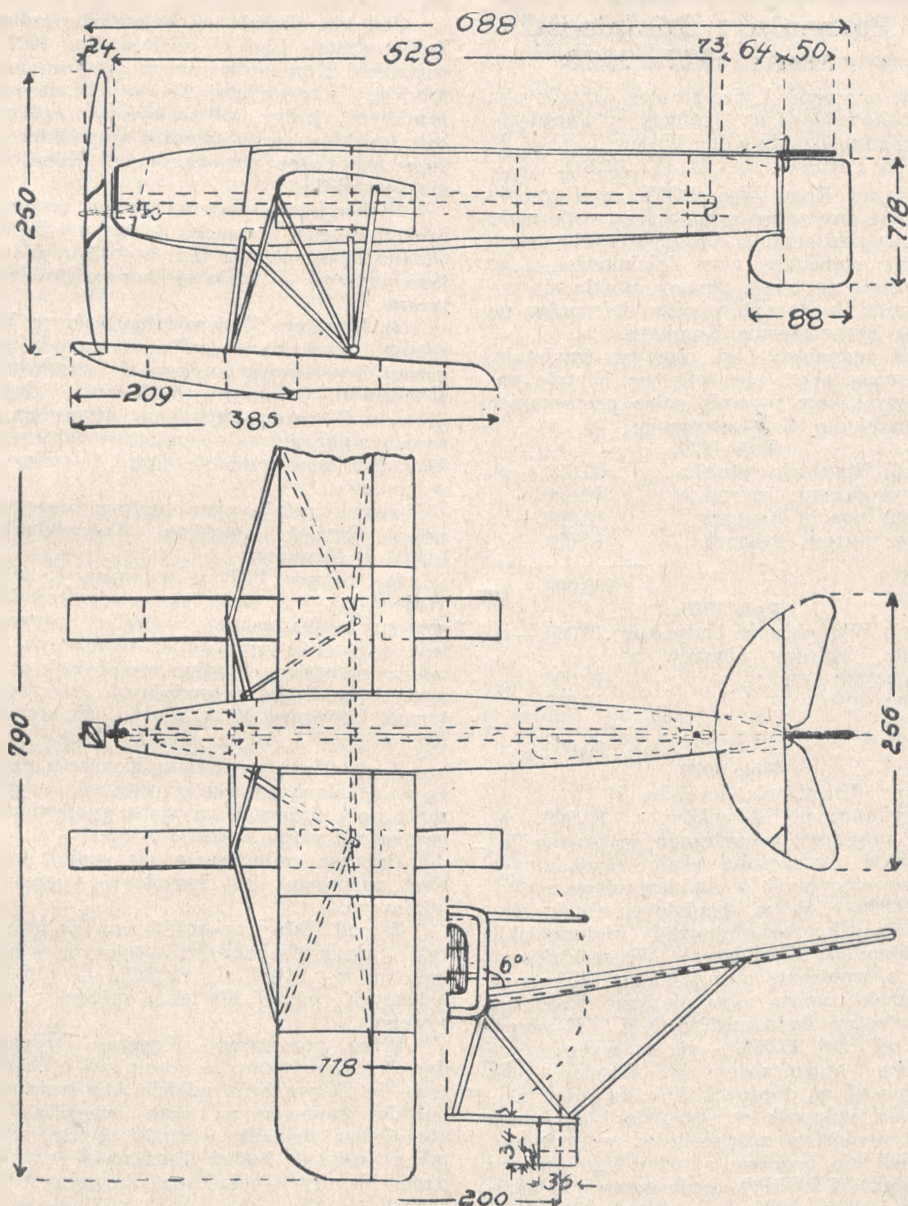
B. Grajeta.



„Szurma"

Kadłubowy model latający.

B. Grajeta



„Schalka" pływakowy model latający.

B. Grajeta

Sprawozdanie Zarządu

Komitetu Wojewódzkiego LOPP. w Poznaniu z działalności w okresie 1927—1928

wygłoszone przez I vice-prezesa Zarządu płk. S. Abżołtowskiego na Ogólnem Sprawozdawczem Zgromadzeniu Kom. Wojew. L. O. P. P. w Poznaniu dn. 22. IV. 1928 r.

Zarząd Kom. Woj. LOPP. w Poznaniu składając swe sprawozdanie roczne nie może uniknąć powtarzania się niektórych zasadniczych momentów swej działalności, a to ze względu na częste zmiany w składzie poszczególnych Zarządów oraz delegatów na Ogólne Zgromadzenie Komitetu.

Na zadaniach Ligi, objętych trzyletnim programem prac, nie będę się zbytnio zatrzymywał, lecz pozwolę sobie przypomnieć Zgromadzeniu ich streszczenie:

Rok 1927.

Poznań: Niwelacja lotniska	30.000.— zł.
wykończenie budynków	50.000.— „
Jarocin: remont hangaru	10.000.— „
Ostrów: remont hangaru	10.000.— „
	100.000.— zł.

Rok 1928.

Poznań: Wykończenie budynków	70.000.— zł.
Jarocin: budowa piwnicy na benzynę i smary	10.000.— „
Ostrów: ditto	10.000.— „
	90.000.— zł.

Rok 1929.

Poznań: Urządzenie lotniska i wykończenie budynków	80.000.— zł.

Z programu powyższego wykonano już większość na szeroką skalę zamierzonych prac niwelacyjnych w Ławicy kosztem około **130.000,— zł.** ze specjalnych funduszów, ofiarowanych przez samorządy wielkopolskie a oddanych Komitetowi Wojewódzkiemu przez p. wojewodę poznańskiego. Kwota ta w bilansie naszym ujętą nie jest. Prócz tego Szefostwo Budownictwa O. K. VII. otrzymało od Ligi **35.000,— zł.** na wykończenie budynku technicznego w Ławicy oraz **20.000,— zł.** na doprowadzenie do stanu użyteczności lądowisk w Ostrowie i Jarocinie.

O doniosłem znaczeniu w. w. prac dowiedzieli się panowie z ostatniego numeru „Wiadomości LOPP.", gdzie sprawa ta omówioną jest w artykule pod tyt. „Trzyletni program prac i jego wykonanie".

Przy tej sposobności pozwolę sobie nadmienić, jako stały delegat na Ogólne Zgromadzenie w Warszawie, że praca Komitetu naszego przy zestawieniu z szeregiem innych Komitetów daje jak najlepsze świadectwo tutejszemu społeczeństwu, od którego i nadal żądać będziemy współpracy i ofiarności, by Komitet nasz będący w zapoczątkowanem stadjum rozwoju, — stanął w jak najkrótszym czasie na wysokości zadania w pełnem tego słowa znaczeniu.

Jak się okazało na ostatniem Ogólnem Zgromadzeniu Ligi w październiku 1927 r., większość Komitetów uznała program inwestycyjny, jako dodatek do dotychczasowych zamierzeń, który dobrze byłoby wykonać, lecz na który w większości wypadków zasoby materjalne poszczególnych Komitetów nie pozwalają.

Wobec powyższego wykonanie programu inwestycyjnego w ramach uchwalonych przez Ogólne Zgromadzenie Ligi w 1926 r. dla całego państwa, — stało się bardzo problematyczne.

Są Komitety Wojewódzkie, które w budżetach swych uwidoczniły wykonanie programu inwestycyjnego lecz nie z własnych a Zarządu Głównego funduszów. Budżet Zarządu Głównego oparty na niezawsze pewnych wpływach od Komitetów Wojewódzkich, jest sam przez się ciężki i trudny do wykonania.

Inaczej została ujętą sprawa inwestycyj przez Zarząd Komitetu Wojewódzkiego LOPP. w Poznaniu.

Od połowy 1926 r. zadaniem Komitetu Wojewódzkiego stało się nieprzetrawianie zebranych funduszów wewnątrz instytucji lecz oddawanie uzyskanych plonów na cele ogólno państwowe według wskazówek otrzymanych ze źródeł miarodajnych, jak Departament Lotnictwa M. S. Wojsk., Ministerstwo Komunikacji i Zarząd Główny Ligi.

Z chwilą tą racja bytu Komitetu naszego uzależnioną została od możności wywiązania się z ciążącego na nas a wymienionego poprzednio planu inwestycyjnego.

Dalszem zadaniem o nie mniej doniosłem znaczeniu jest kształcenie personelu lotniczego.

Zarząd Główny zezwolił nam na przekazanie Szkole Mechaników Lotniczych w Bydgoszczy w r. 1927 zł. 50.088.20 — z tytułu należnych centrali 60 proc. składek i wpisowego.

Prócz powyższego Komitet utrzymuje dwuch stypendystów w uczelniach o charakterze lotniczym oraz udziela konstruktorom polskim zapomóg na nowe wynalazki po uprzedniem zbadaniu wartości tychże czy to przez Instytut Badań Lotniczych czy też przez Komisję Techniczną Zarządu Głównego.

Wszelkie inne wydatki z funduszów Ligi, jak propaganda, administracja etc. konieczne dla utrzymania instytucji na jej obecnym poziomie, traktowane są pod kątem widzenia daleko idących oszczędności.

Pod hasłem jak najbardziej rzeczowego wydatkowania funduszów Ligi rozpoczął swą pracę nowoobrany w połowie 1926 r. Zarząd

i zmierza po dzień dzisiejszy do przysporzenia Lidze dalszych niezbędnych zasobów z przeznaczeniem takowych na rzeczy niewątpliwie celowe, mieszczące się w ramach art. 3 i 9 statutu.

Przechodząc do omówienia stanu dzisiejszego Ligi Obrony Powietrznej Państwa na terenie Wielkopolski, celem uniknięcia fałszywego oświetlenia sytuacji, pragnę panom przedstawić możliwie wszechstronnie rozwój akcji naszej od zapoczątkowania Komitetu t. j. od roku 1923 i po dzień dzisiejszy.

Pierwsze zaprotokółowane Ogólne Zgromadzenie Komitetu odbyło się w dniu 19-go września 1923 r.

Jak wynika z niektórych posiadanych danych stworzenie w Poznaniu tak niezbędnej instytucji jaką jest Liga, przyjęte zostało przez społeczeństwo Wielkopolskie z entuzjazmem. Dochody początkowo małe, stale wzrastały i po dwuch latach doświadczeń sięgnęły w roku 1925 kwoty przeszło 200 000.— zł.

Lecz działalność pierwszych trzech lat, nieujęta w ściśle określone formy nie dałaby w warunkach dzisiejszych Ogólnemu Zgromadzeniu a zatem i Zarządowi całkowitego zadowolenia.

Z osiągniętych dochodów w 1925 r. większość wydatków pochłonęła propaganda i administracja, pozatem nabyto dwa płatowce propagandowe oraz udzielono subwencji na konkurs szybowców w Gdyni.

Budżet opracowany na rok 1926, a zamykający się kwotą zł. 182.000 przewiduje na Szkołę Mechaników Lotniczych w Bydgoszczy tytułem 60 proc. składek członkowskich 36.000 zł. i na subsydja 12.000 zł. resztę zaś stanowią wydatki uboczne, jak propaganda, administracja, wydawnictwa etc.

Po stronie dochodowej figurują składki członkowskie w wysokości 120.000.— zł., co stanowi wpływ od netto 20.000 członków. Na Ogólnem natomiast Zgromadzeniu za rok 1925 podawano liczbę członków przekraczającą 40.000, co powstało prawdopodobnie na tle braku ścisłych danych statystycznych.

Zamknięcie roku 1926 wykazało średnią liczbę członków około 16.000 i aczkolwiek Komitet Wojewódzki na mocy nadesłanych sprawozdań mógł by uważać, iż posiada conajmniej podwójną liczbę członków, oparł się na danych faktycznych wynikających z nadsyłanych składek. Na zapytanie nasze szereg Kom. Powiatowych podawał ilość członków przekraczającą liczbę 3.000, składek natomiast albo zupełnie nie przekazywał, albo w minimalnych kwotach ściąganych od 20—30 członków.

Rok 1926, prowadzony od 9 maja przez nowoobrany Zarząd, był, możnaby powiedzieć, rokiem przełomowym w działalności tutejszego Komitetu.

Wypadki od nas niezależne wywołały w stosunku do Ligi pewną oziębłość, liczba członków stopniowo malała.

Celem utrzymania instytucji przy życiu oraz zapewnienia dalszego jej rozwoju, cały wysiłek nowego Zarządu skierowany został ku wzmocnieniu podporządkowanych placówek, usprawnieniu biur Komitetu, ku racjonalnej propagandzie oraz znalezieniu nowych źródeł dochodów.

Częste wyjazdy delegatów Zarządu na prowincję, wzmożona korespondencja miały zapewnić Komitetowi rozwój poszczególnych placówek.

Częste zebrania Zarządu oraz czynny jego udział w pracach Ligi, zaangażowanie wyrobionych pracowników dały w rezultacie dobrze zorganizowane biuro niezbędne w tak rozległej instytucji jaką jest Liga. Dużo w tym wypadku mamy do zawdzięczenia b. sekretarzowi Zarządu mjr. Romeyko, który poświęcał bezinteresownie instytucji naszej swą pracę w ciągu 2, 3 godzin dziennie.

Za racjonalną propagandę Zarząd uważał urządzanie odczytów tam gdzie one były konieczne, oraz lotów pasażerskich.

Lotów pasażerskich urządzono przeszło 600, odczytów 70.

Prócz tego w przeciągu roku 1927 objeżdżała Wielkopolskę mieszcząca się w dwuch wagonach kolejowych Propagandowa Wystawa Objazdowa. Dokonano również 118 wyjazdów organizacyjnych

Największym natomiast atutem propagandowym Zarządu stał się dobrze opracowany budżet oraz jego realizacja, przy uwzględnieniu jak najdalej posuniętych oszczędności oraz programowego wydatkowania pieniędzy na poprzednio omówione cele.

W roku 1927, w którym zorganizowano cały szereg nowych placówek oraz wzmocniono stare, co pociągnęło za sobą znaczne wydatki, Zarząd Komitetu zdołał z kwoty bilansowej około 196.000 zł. (netto) przekazać Szkole Mechaników Lotniczych w Bydgoszczy, (na zlecenie Zarządu Głównego, jako 60 proc. składek i wpisowego), wydać na inwestycje, subsydja i subwencje około 120.000.— zł. (szczegółowe dane w bilansie).

Budżet na rok 1928, uchwalony na Ogólnem Zgromadzeniu w listopadzie ub. r. a zamykający się kwotą około 220.000,— (netto) przewiduje na Zarząd Główny, który udział swój przeznacza całkowicie na Szkołę Mechaników Lotniczych w Bydgoszczy, na inwestycje i subsydja kwotę w rozchodzie przeszło 175.000,— zł.

Czyli że w r. 1928 Zarząd przewiduje wydatkowanie około 80 proc. dochodu na cele bezpośrednio z najpilniejszemi zadaniami Ligi związane.



Zdjęcie boczne:

Zarząd Koła kolejowego Oddziału Drogowego Poznań.

od lewej: pp. Marcinkowski-sekretarz, Budzbon — skarbnik, inż Zakrzewski — prezes.

Zdjęcie dolne:

Zarząd Koła Dworcowego LOPP. w Poznaniu.

siedzą od lewej: radca Nowakowski — prezes, p. Ziółkowski — skarbnik p. Wojciechowski — v.-prezes

stoją od lewej: p. Domeracki — założyciel, p. Jasiński — sekretarz



Lecz, jak bilans brutto za pierwszy kwartał bieżącego roku wykazuje, przewidywania Zarządu były zbyt skromne. Pozwolę sobie przytoczyć parę cyfr z których składa się dochód kwartalny w wysokości przeszło 105.000 — zł.:

składki członkowskie	29.567,16 zł.
dłużnicy	13.067,13 „
propaganda	1.176,33 „
samorządy na cele lok.	73.381,21 „
ofiary	1.674,22 „
kasa na 31. 12. 27 r.	22.183,70 „

etc.

Wyżej przytoczony postęp prac oraz cyfry podane z roku bież. dają niezbity dowód, że Zarz. Kom. stale kieruje się życzeniami Ogólnych Zgromadzeń oraz pragnieniem przysporzenia instytucji powagi i dalszego pomyślnego rozwoju.

Zarząd Komitetu Wojewódzkiego stale dążył do stwierdzenia w pierwszym rzędzie możliwie ścisłej ilości członków L. O. P. P. na terenie Województwa Poznańskiego. Ostatnio przeprowadzona statystyka, według danych nadesłanych z 27 Komitetów wykazuje ogólną ilość zarejestrowanych i płacących składki członków rzeczywistych 18.656 oraz nadzwyczajnych 3.615.

Nie możemy pominąć w ogólnem zestawieniu około 1.500 gmin i obszarów dworskich już zorganizowanych, wpływy z których przeznaczone są na specjalne cele lokalne (inwestycje).

W najbliższej przyszłości, t. j. z końcem feryj letnich, Zarząd Komitetu przystąpi do organizowania Kół Szkolnych według specjalnie dla nich opracowanego regulaminu.

Biorąc pod uwagę, że Województwo Poznańskie posiada przeszło 3.000 szkół powszechnych oraz, że nauczycielstwo zawsze popierało ideę Ligi, spodziewać się można po tej nowej akcji nowego poważnego źródła dochodu, nieustępującego już stworzonemu wśród gmin i obszarów dworskich.

Spowodowany staraniem Zarządu Głównego specjalnie wydany okólnik Ministra Oświaty ułatwi Komitetowi Wojewódzkiemu przeprowadzenie wyżej wspomnianej akcji.

W niektórych miejscowościach Koła Szkolne zostały z dobrym wynikiem już zorganizowane przez czynniki lokalne i też z własnej ich inicjatywy.

Pragnąc jednakże możliwie ściśle zobrazować obecny stan organizacji, nie mogę pominąć całego szeregu usterek, które ku wielkiemu ubolewaniu Zarządu Komitetu nie dały się usunąć do dziś dnia, aczkolwiek starania z naszej strony czynione są od blisko dwuch lat.

Z pośród egzystujących, to znaczy zarejestrowanych Komitetów Pow. i równ. możnaby wymienić zaledwie 8, 9 (powiatów mamy 34), w których praca idzie normalnym wyrobionym trybem i co do których nie można czynić żadnych zarzutów.

Do pozostałych placówek wysłane były specjalne listy z prośbą o wypowiedzenie się czy w obecnych zarządach praca poszczególnych kół ma widoki rozwoju czy też zachodzi konieczność rozwiązania egzystujących tylko na papierze placówek i wyznaczenia statutowo przewidzianych komisarzy Ligi celem przeprowadzenia organizacji od nowa.

Większość adresatów wypowiedziała się wobec delegata naszego Zarządu, że po zakończeniu wyborów do sejmu i senatu sprawa L. O. P. P. wdrożoną zostanie na nowe tory i rozwiązaną ku zupełnemu naszemu zadowoleniu.

W pięciu powiatach dotąd nieczynnych lub pobudzanych do pracy od czasu do czasu, pp. starostowie przyjęli godności powiatowych Komisarzy Ligi względnie wskazali odpowiednie osoby.

W kilku powiatach okazało się, że aczkolwiek dochody na rzecz Ligi są znaczne, to jednakże noszą charakter wysiłku jednorazowego bez tak niezbędnej w każdej organizacji ciągłości pracy.

Nawiązując do powyższego, pozwolę sobie stwierdzić, że Zarządowi Komitetu Woj. ponoszącemu wielką odpowiedzialność jak wobec Ogólnego Zgromadzenia tak i wobec społeczeństwa za utrzymanie instytucji na właściwym jej poziomie i za dalszy rozwój, — zależy najbardziej na tych Komitetach Pow. i równ., które w zrozumieniu doniosłości sprawy zorganizowały się na pewnych, statutem ujętych podstawach, gdzie każdy miesiąc, kwartał lub rok przynosi te same względnie wzrastające dochody, odpowiadające w przybliżeniu ilości prawdziwych i płacących swe składki członków.

Pomijając Komitet Kolejowy, który zawsze stał i stoi na pierwszem miejscu, liczba członków która wzrosła w ciągu roku z 3.000 do 13.000, pozwolę sobie wymienić następujące Komitety Powiatowe, w których sprawa Ligi potraktowaną została poważnie i wydała niepospolite rezultaty:

a) Kom. Pow. Inowrocław z p. starostą Dietlem i asesorem Juengstem na czele, dający około 25.000,— zł. rocznie, łącznie z samorządami.

b) Kom. Wlkp. Izby Skarbowej z dr. Wnękiem na czele, posiadający około 1.000 członków.

c) Kom. Pow. Leszno z p. starostą Zenktellerem i asesorem Barskim na czele, dający około 8.000,— zł. dochodu. Komitet ten jako pierwszy zorganizował u siebie szereg kół szkolnych.

d) Kom. Pow. Śmigiel, mogący być wzorem najpewniejszego Komitetu Powiatowego, dochody, którego przewidzieć można na cały rok naprzód, gdyż posiadając 500

członków, regularnie przekazuje blisko 250.— zł. miesięcznie i każdorazowy wpływ z Tygodnia Lotniczego sięgający 750,— zł. Na czele Komitetu stoi p. starosta Ciemniewski i p. naczelnik poczty Jabczyński.

e) Kom. na Powiat i Miasto Gniezno z prezydentem Barciszewskim i p. Kupczykiem na czele wykazał w ostatnim roku znaczne polepszenie i wykazał wpływów na rzecz Ligi około 7.000,— zł.

f) Komitet Powiatowy Kościan z p. starostą Narajewskim i p. Smoczykiem na czele, po objęciu przez nich stanowiska prezesa i sekretarza, zdołał w przeciągu roku 1927 tak dalece się zorganizować, iż stoi obecnie w rzędzie najlepszych naszych Komitetów.

g) Komitet Miejski w Bydgoszczy z p. inż. Janickim na czele wykazuje liczbę członków sięgającą 1.000.

Gdyby w każdym powiecie stan organizacji dorównywał wyżej przytoczonym, to liczba członków L. O. P. P. w województwie poznańskiem zwiększyłaby się w dwójnasób.

Wobec tego, że tamujący naszą pracę wewnętrzną, okres przed- i powyborczy minął, — mamy nadzieję otrzymania w najbliższym czasie korespondencji z całego szeregu niezorganizowanych Komitetów Powiatowych o ich już dokonanych pracach i dalszych widokach na przyszłość.

Przy tej sposobności nie będzie od rzeczy stwierdzić, że większość dotychczasowych członków L. O. P. P. werbuje się ze sfer urzędniczych, szkolnych, wojskowych i robotniczych. Zostali zorganizowani dotychczas prócz w. w. jedynie rolnicy.

Nie widzimy członków-obywateli miast z pośród kupiectwa, przemysłu czy też rzemiosła.

Ponieważ wszelkiemi świadczeniami społecznemi obciążeni byli dotychczas bodajże najmniej zasobni obywatele Rzeczypospolitej, przeto Zarząd Komitetu Woj. uważałby za wskazane rozpoczęcie specjalnej akcji na terenie miast wielkopolskich, zmierzającej ku wciągnięciu w szeregi członków Ligi tych, którzy dotąd stali na uboczu.

Przy tej sposobności nadmieniam, że Komitety Pow. i równ. wykażą znacznie większy rezultat swych prac, gdy zarządy ich będą się zbierały jak najczęściej, kierując wspólnie akcją Ligową.

Zarząd Komitetu Wojewódzkiego pragnąc sprostać swym zadaniom, zebrał się w pełnym składzie 8 razy w ciągu roku 1927, prócz tego Prezydjum odbyło od lipca ub. r. 9 posiedzeń. Każde z tych posiedzeń trwało przeciętnie trzy godziny, a Prezydjum musiało poświęcać dużo czasu przy zapoznawaniu się nietylko ze sprawami, stojącemi na porządku dziennym, lecz i ze wszystkiemi bieżącemi kwestjami.

W ciągu roku sprawozdawczego wyszło z biura Komitetu 2.135 listów zaopatrzonych w podpisy członków Zarządu, (nie licząc okólników).

Kończąc swe sprawozdanie, imieniem Zarządu Komitetu Wojewódzkiego, zwracam się do panów z gorącym apelem o przyjście mającemu być obranym Zarządowi z pomocą i pobudzenie reprezentowanych placówek do jaknajbardziej regularnej pracy zgodnej ze statutem Ligi i naszemi pismami.

O ile panowie z bezstronnego sprawozdania mego wyczuli intencję Zarządu Kom. Woj., mam przeświadczenie, że dalsza nasza współpraca będzie ułatwioną a Lidze Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej przysporzy nowych członków i większe niż dotychczas zrozumienie.

Z działalności naszych kół.

MIĘDZYCHÓD: W dniu 20 maja b. r. staraniem tamtejszego Koła LOPP. Urzędników Skarbowych zorganizowano „Dzień Lotniczy“, połączony z zabawą i lotami pasażerskimi. Wydelegowany przez Komitet Wojew. LOPP. z Poznania pilot st. sierż. Wrembel już w sobotę, dn. 19 maja wylądował w Międzychodzie na płatowcu LOPP. typu Albatros BII, na którym też wykonał 62 loty z pasażerami.

Odczyt o lotnictwie wygłosił delegat Komitetu Wojew. por. obserw. 3-go p. lotn. Jankowski.

Dzięki nadzwyczaj sumiennej i sprężystej organizacji tamtejszego Zarządu, impreza dała nadspodziewane wyniki, przynosząc Lidze dochód przeszło 800 — zł.

MĄTWY: Znane ze swej żywotności Koło LOPP. sodowni „Solvay“ w Mątwach urządziło w dniu 3 czerwca b. r. nadzwyczaj udatną imprezę na cel LOPP.

Na wysłanym przez Komitet Wojew. płatowcu Albatros BII, wykonał pilot st. sierż. Wrembel 40 lotów z posażerami. Ponadto o godz. 12-tej nadleciał z Poznania drugi płatowiec typu Spad 61, pilotowany przez plut. Biskupa, i wykonał nad licznie zgromadzoną publicznością szereg efektownych akrobacyj lotniczych. Komitet Wojew. LOPP. wydelegował na ten dzień do Mątw kierownika biura por. rez. Sztybla i por. Kicińskiego, który wygłosił bardzo interesujący odczyt.

Dyrekcji fabryki „Solvay“ z p. dyr. Tołłoczko i Zarządowi tamt. Koła z p. Szmidtem na czele należy się głębokie uznanie za doskonałą organizację imprezy, która w niemałym stopniu przyczyniła się tak moralnie, jak i materjalnie do rozkwitu naszej instytucji.

Akcja obrony przeciwgazowej na linjach Polskich Kolei Państwowych.

Doświadczenie wojny światowej obróciły w niwecz marzenia o istnieniu prawa międzynarodowego, poderwały zaufanie do umów i traktatów i wykazały dobitnie, że zabezpieczenie granic Państwa zależne jest nietylko od liczby bagnetów, ale i w zupełnej równej mierze od samowystarczalności gospodarczej opartej o celowo rozwinięty przemysł. Środki walki chemicznej są w istocie swojej bronią niebezpieczną i zagrażają w swych skutkach nietylko życiu żołnierzy na froncie, ale i życiu ludności cywilnej w większych skupieniach i życiu roślinności i zwierząt.

Wobec powyższego największy sceptyk przyznać musi, że obywatel nie obznajmiony z obroną przeciwchemiczną, jest skazańcem, którego niechybna czeka śmierć. Świadomość ta musi poruszyć wszystkie sfery naszego społeczeństwa do wytężonej pracy w tym kierunku, aby nieprzyjaciel nie mógł nas zaskoczyć nieprzygotowanych.

Wszakże ta sama nauka, która wynalazła tak potężne środki bojowe, daje nam również sposoby ich zwalczenia. We wszystkich państwach, a w szczególności u naszych sąsiadów, Niemców z zachodu, a Rosji Sowieckiej ze wschodu, wre wytężona praca w kierunku przygotowania wojny chemicznej i środków obrony. Wszakże Niemcy już przed wojną światową mieli tak szeroko rozwinięty przemysł chemiczny, że zaspakajali oni 83% zapotrzebowania całego świata. Traktat Wersalski zawiera wprawdzie paragraf zabraniający produkcji środków chemicznych, jednak każdy myślący człowiek przyznać musi, że umieszczenie takiego paragrafu w traktacie Wersalskim jest zupełnie w skutkach swych iluzoryczne. Nie można bowiem zabronić Niemcom produkcji barwników, mydeł toaletowych, perfum i t. d., a każda z tych fabryk chemicznych jest arseną do wytwórczości chemicznych środków na wypadek wojny.

U nas, niestety stwierdzić musimy, nie wszyscy jeszcze rozumieją, że sposób prowadzenia wojny zmienił się nie do poznania i że wojna w przyszłości — to wojna nie żołnierzy, a zacięta walka wielkich umysłów, wiedzy, techniki i przemysłu. Gdy dawniej wojowało wojsko na rozkaz monarchy, często wbrew woli, dziś udział w walce bierze cały naród.

Zdając sobie sprawę, że na wypadek wojny, koleje — te arterje życia gospodarczego — będą w pierwszej linji narażone na ataki lotniczo-chemiczne, Ministerstwo Komunikacji w wyniku porozumienia z Ministerstwem Spraw Wojskowych oraz z Zarządem Głównym Towarzystwa Obrony Przeciwgazowej przyjęło w styczniu 1927 r. inicjatywę i zadanie przygotowania kolei do obrony przeciw-lotniczo-chemicznej.

Całokształt tej akcji obejmuje poważne i na dłuższy okres czasu rozłożone zadanie i został ujęty w następujący ogólny program:

Okres I-szy: Propaganda i zaznajomienie pracowników kolejowych, przez systematyczne szkolenie, o walce chemicznej, jej skutkach i sposobach obrony

Okres II-gi: Praktyczne zastosowanie nabytej wiedzy w ćwiczeniach i pokazach.

Okres III-ci: Wyposażenie techniczne kolei w sprzęt i materjał służący do obrony.

W związku z zadaniem przewidzianem w okresie I-szym, wydało Ministerstwo Komunikacji w maju 1927 r. podręcznik - broszurę: „Przepisy Tymczasowe o Obronie Przeciw-lotniczo-gazowej na linjach P. K. P.“ i obdzieliło nim pracowników kolejowych. W tym samym miesiącu zorganizowało Ministerstwo Komunikacji przy Woj-

skowej Szkole Gazowej na Marymoncie kursy instruktorskie obrony przeciwgazowej dla pewnej ilości pracowników kolejowych, wydelegowanych z poszczególnych Dyrekcyj, którzy po powrocie szerzyli w tej dziedzinie propagandę wśród rzeszy pracowników kolejowych.

Kiedy propaganda ta osiągnęła w jesieni ub. r. poważne rezultaty, a zainteresowanie się tą sprawą wśród rzeszy pracowników kolejowych wzrosło nadspodziewanie, ujęło Ministerstwo Komunikacji całą akcję w konkretne formy t. j. systematycznego szkolenia teoretycznego i praktycznego pracowników kolejowych w tej dziedzinie. W tym celu zorganizowano w październiku ub. r. przy współpracy M. S. Wojsk. i T. O. P. kursy instruktorskie dla dalszych instruktorów, a ukończyło je z dodatnim wynikiem 264 instruktorów, którzy objęli wykłady w dziedzinie przeciwgazowej jako dodatkowy obowiązujący przedmiot szkolenia systematycznego pracown. kolejowych.

Szkolenie to rozpoczęte w listopadzie ub. r. wydało poważne rezultaty i obecnie zależnie od warunków lokalnych zostało przeszkolonych ogólnie poraz pierwszy 50 — 90% pracowników kolejowych. Stali instruktorzy udzielali pouczeń tylko w siedzibach swego zamieszkania. Pozostała zatem jeszcze znaczna część linji, odcinków i stacji do których dostęp instruktorów był utrudniony, a pracownicy nie są z akcją zaznajomieni. Dla tych linji i stacyj położonych na uboczu i trudnych do osiągnięcia Ministerstwo Komunikacji przystąpiło do przebudowy i urządzenia wagonów-szkół obrony przeciwgazowej, dla poszczególnych Dyrekcyj. Wagony są zaopatrzone w kompletny sprzęt pokazowy i w komorę gazową, w której pracownicy kolejowi mogą odbywać ćwiczenia praktyczne w sferze zatrutej.

Pokwitowanie.

Komitet Wojewódzki L. O. P. P. w Poznaniu kwituje niniejszem odiór przekazanych, a wyszczególnionych poniżej kwot, wpłacanych w roku 1928 z tytułu opodatkowania się samorządów oraz gmin i obszarów dworskich:

Komisarjaty Obwodowe z gmin i obszarów dworskich:

Chodzież	85,— zł
Inowrocław	500,— zł
Rychtal	42,05 zł
Koźmin	34,50 zł
Leszno	363,— zł
Osieczna	362,— zł
Włoszakowice	162,— zł
Mogilno	335,— zł
Gębice	403,— zł
Rogoźno	74,50 zł
Odolanów	82,50 zł
Skalmierzyce	12,— zł
Brzezie	161,— zł
Krzywosądy	53,— zł
Rawicz	69,25 zł
Środa	50,— zł
Dominowo, Kostrzyn, Zaniemyśl	441,05 zł
Duszniki, Kaźmierz, Pniewy, Wronki	145,— zł
Wągrówiec	158,— zł
Gołańcz	384,25 zł
Miłosław	110,— zł
Gąsawa	190,45 zł
Janówiec	187,65 zł

Zarząd Komitetu Wojewódzkiego składa na tem miejscu pp. starostom, burmistrzom, Komisarzom obwodowym, sołtysom i przewodniczącym obszarów dworskich swe gorące podziękowanie za przyczynienie się do powiększenia funduszów L. O. P. P.

Wydawca: Komitet Wojew. LOPP Poznań. Redaktor odpowiedz.: St. Czajkowski.

Odbito w Drukarni Robotników Chrześcijańskich T. A. w Poznaniu, św. Marcin 37.

Odbito w Drukarni Rob. Chrz.
T. A. Poznań, św. Marcin 37